REVISTA DE MARINA

La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997)



Portaaviones en las armadas de Sudamérica



El Señor del Mar y el espacio sagrado prehispanico






MARINA DE GUERRA DEL PERU

REVISTA DE MARINA

Enero - Febrero - Marzo, 2002

SSN 1012-8287

DIRECTOR
Contralmirante
Juan José Martinelli Bernos

CONSEJO DE EVALUACIÓN
Capitán de Navío
Guillermo Navarro Argote

Capitán de Navío
Rubén de la Vega Vergiu

EDITOR
Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

ADMINISTRACIÓN
Teniente Primero (ADM)
César Zorrilla Wong

ASESORA DE EDICIÓN
Tatiana Figueroa López

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN
Fernando E. León La Torre
Heliana A. Chávez Gamarra

FOTOGRAFÍA
División de Fotografía
DIMINMAR

PUBLICIDAD
Juan Alberto Moreyra Vidarte
Manuela Zevallos Gutiérrez

DISTRIBUCIÓN Y SUSCRIPCIONES
Técnico Tercero (Cot.)
Julio Quiñones Custodio

Editada por el Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos e Información de la Marina

IMPRESIÓN
METROCOLOR S.A.

Suscripciones e Informes:
Revista de Marina
Dirección de Intereses e Información de Marina
Av. Salaverry, Cdra. 24
Jesús María, Lima.
Telefax 463 0503
e-mail: revismar@marina.mil.pe

* Las ideas y opiniones publicadas en esta Revista son de exclusiva responsabilidad de los autores. Ni la Marina de Guerra del Perú, ni la Revista de Marina, se identifican necesariamente con los criterios e ideas expuestos.

CARÁTULA:



Helicóptero SH-30 Sea King *de la Aviación Naval y fragata misilera* B.A.P. Carvajal *durante ejercicios en el Mar de Grau efectuados entre el 18 y 26 de febrero.*

Don Fernando Belaunde Terry

Apasionado del Mar y dilecto amigo de la Marina de Guerra del Perú

Eurípides, el insigne poeta griego decía: "Los grandes hombres no desaparecen con su muerte, siguen viviendo más allá de la muerte"; frase relevante en esta hora que el Perú ha perdido a uno de sus mejores hijos y quien fuera apasionado de nuestro mar y entrañable amigo de la Marina de Guerra del Perú: el Arquitecto Fernando Belaunde Terry, dos veces presidente del Perú y por quien, nuestro pabellón nacional luce a media asta en nuestros buques y dependencias.

Gestos imperecederos jalonan la amistad del ilustre Presidente con la Marina, por ello, cuando esta revista se hallaba en proceso de impresión, al enterarnos de la trágica noticia de su última travesía, se decidió en su homenaje, una sintética evocación de quien fuera uno de los peruanos que con más ahínco se preocupó por los intereses marítimos del Perú y por el Poder Naval, habida cuenta que su concepción en referencia al futuro, tuvo un hondo contenido de la gran importancia de nuestro mar para la defensa y desarrollo del país, así como la navegación en la vastedad del Oriente Peruano.

Este interés por el mar también se extendía hacia otra dimensión: la Antártida, y de ello recordamos una frase expresada en una de sus visitas al B.I.C. *Humboldt* hace 22 años, decía el Arquitecto: "El *Humboldt* mira hacia la niñez peruana, porque serán ellos los beneficiarios de las investigaciones científicas que se llevan a bordo".

Cuando en el transcurso de su segundo mandato, el 16 de julio de 1981 se realizó la entrega de la motonave *Marañón*, construida en el astillero SIMA Callao para la Compañía Peruana de Vapores, en su discurso recordó una frase expresada durante su primer mandato, reiterándola con el entusiasmo propio de él,indicando que "me propongo que en este gobierno estas gradas no queden desocupadas y que al *José Pardo* le sigan otros navíos más".

Un gesto digno de evocarse del Presidente Belaunde, es aquel cuando en la clausura del Año Académico de la Escuela Naval correspondiente al año 1980, ocurrido el 15 de diciembre del año en mención, tras expresar su satisfacción de sentir que en esa juventud seguía palpitando el inmortal corazón de Miguel Grau, invitó al Alférez de Fragata al que se le había otorgado la espada de honor y a un grupo de cadetes navales para que lo acompañaran integrando la delegación oficial peruana que viajaría a Santa Marta, Colombia, donde se rendiría homenaje al Libertador Simón Bolívar por el sesquicentenario de su muerte.

Otro hecho digno de recordar es la proeza que realizó a bordo de la cañonera B.A.P. *Amazonas* al unir en su itinerario las cuencas del Amazonas y del río Orinoco. Este acontecimiento tuvo una trascendente connotación internacional, por realizarse en el marco del bicentenario del nacimiento del libertador Don Simón Bolívar. A bordo de la *Amazonas*, el entonces Presidente Belaunde navegó durante 80 horas, y a su retorno declaró que: "El histórico viaje de la *Amazonas* ha estimulado y reforzado nuestra nacionalidad, a la par que ha afianzado el destino del Perú en Sudamérica, asumiendo el liderazgo amazónico, "vengo –agregó– bajo la sombra protectora de un navío de la Armada Peruana que ha escrito una de las páginas más gloriosas en la historia fluvial de América".

Recordaremos siempre su espíritu naval en estas significativas palabras que en alguna oportunidad a bordo de una nave de nuestra Armada expresó: "Este puerto es mi puerto, estas brisas son mis brisas". Sr. Presidente: buen viento y buena mar. ¡Descanse en paz!

Almirante Ricardo Arboccó Liceti
Comandante General de la Marina

Editorial

Una Gran Tarea

Ardua, compleja y vasta es la gran tarea del proceso de Reestructuración y Reorganización Institucional, tanto por factores internos, entre éstos los recursos, cuanto por los externos, si nos referimos al ímpetu y a los nuevos signos que la tecnología impone en este mundo que emerge hacia la Era del Conocimiento, a cuya influencia, no podemos eludir.

Empero, como lo ha expresado nuestro Comandante General, Almirante Ricardo Arboccó Liceti, para los hombres de mar, constituye una costumbre y tradición el afrontar importantes retos y alcanzar metas que parecen imposibles.

La Marina de Guerra del Perú presentaba un sobredimensionamiento en su estructura orgánica, lo que generaba un exceso administrativo en relación a los medios con los que se contaba y la asignación presupuestal disponible. Es por ello que se ha venido desarrollando un proceso de racionalización institucional en función a su misionamiento derivado de lo que señala la Constitución. En este contexto, se viene ejecutando, de acuerdo a las diferentes directivas internas, la Reestructuración Organizativa Institucional para constituir una Marina, flexible, eficiente y eficaz.

En esta perspectiva, como parte del proceso de redimensionamiento de las Fuerzas Navales, se ha creado la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, para cuyo efecto se ha considerado un comando centralizado con sus respectivas Comandancias Operativas, estableciéndose en todas las Unidades y Dependencias ubicadas en el área del Pacífico y de las jurisdicciones de la Primera, Segunda y Tercera Zona Naval, dependencia orgánica del Comando General de Operaciones del Pacífico a través de sus organismos subordinados.

Hay que enfatizar que la Comandancia General de Operaciones del Pacífico, creada sobre la base de la fusión organizacional de la Comandancia General de Operaciones Navales y la Comandancia General de Zonas Navales, se singulariza por aportar mayor flexibilidad a la organización en el ámbito operacional, evitando dualidad de esfuerzos y reduciendo los escalones intermedios de Comando.

En este aspecto medular del proceso, se ha visto la conveniencia de cambiar las denominaciones de algunas Unidades y Dependencias, las que ya están en vigencia. Actualmente las Fuerzas Navales han pasado a denominarse Comandancias, tales como la Comandancia de la Escuadra, Comandancia de Submarinos, Comandancia de

Aviación Naval, Comandancia de Infantería de Marina y Comandancia de Operaciones Especiales.

De igual manera y bajo las mismas consideraciones, la Comandancia Fuerza Naval de la Amazonía y la Quinta Zona Naval han constituido bajo un comando unificado la Comandancia General de Operaciones de la Amazonía.

Por otro lado, dentro del mismo proceso, se incrementaron las labores administrativas en las áreas de Telemática y Asuntos Navieros e Hidrográficos, viéndose que era perentorio que estas se incorporen como órganos dependientes del Estado Mayor General de la Marina.

Como es del dominio del lector, en todas las Unidades y Dependencias, hay una inusitada actividad dirigida a que el proceso marche de acuerdo a las directivas emanadas por el Alto Mando Naval para que este proceso culmine exitosamente y en virtud a ello, se aprecia el entusiasmo, la fe y la creatividad que se pone en cada paso, en cada instante, lo cual vislumbra con certidumbre, el éxito que marcará este importante proceso.

No ha sido fácil empezar y continuar esta misión. Todos lo sabemos. Pero todos sabemos también, que para alcanzar el objetivo trazado es importante poner el máximo empeño posible. La Institución reconoce a todo el personal naval que ha dado y viene aportando su excelente profesionalismo, entrega, sacrificio, lealtad y todos los valores cimentados en su carrera.

El Director

ENERO - FEBRERO - MARZO, 2002

PERSONAJES



Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)

77

Los modelos numéricos desarrollados por la Dirección de Hidrografía y Navegación para el pronóstico de olas en el océano Pacífico y costa peruana

94

HIDROGRAFÍA NAVEGACIÓN



OPINIÓN



¿Prisioneros de una guerra diferente?

100

ACTUALIDAD NAVAL



119 **Actualidad Nacional**

INSTRUCCIÓN



122 **Curso de Estrategia para la Defensa y Administración de Crisis (CEDEYAC)**

EDITORIAL

3 Editorial

ENTREVISTA

8 Entrevista al Comandante General de la Marina Almirante Ricardo Arboccó Liceti por la revista Jane's Navy International

GUERRA NO CONVENCIONAL

11 La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997)
C. de F. (r) Jorge Ortiz Sotelo

UNIDADES DE SUPERFICIE

24 Portaaviones en las armadas de Sudamérica
C. de C. John Rodríguez Asti

HISTORIA

57 El señor del mar y el espacio sagrado prehispánico
Antropóloga María del Pilar Fortunic

PERSONAJES

77 Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús (1884-1946)
Tte. 1° Juan Carlos Llosa Pazos

HIDROGRAFÍA Y NAVEGACIÓN

94 Los modelos numéricos desarrollados por la Dirección de Hidrografía y Navegación para el pronóstico de olas en el océano Pacífico y costa peruana
Tte. 1° Fernando Vegas Castañeda

OPINIÓN

100 ¿Prisioneros de una guerra diferente?
Héctor López Aréstegui

CONVENIOS INTERNACIONALES

105 América Latina y la Cooperación Técnica Internacional
C. de F. (r) Humberto Montenegro Larrea

TECNOLOGÍA

109 Cultura Científica
Bióloga Jessica E. López Bellido

ACTUALIDAD NAVAL

112 Actualidad Mundial
C. de F. José Escobedo Sayán
C. de C. John Rodríguez Asti

119 Actualidad Nacional
Gustavo Ramírez Samamé

INSTRUCCIÓN

122 Curso de Estrategia para la Defensa y Administración de Crisis (CEDEYAC)
Calm. (r) Juan Rodríguez Kelley

PERSONAJES

129 Capitán de Navío José Valdizán Gamio: Un Señor Oficial de Marina
Calm. (r) Federico Salmón De la Jara

COMENTARIOS

132 Libros y Revistas
Esperanza Navarro Pantac



Entrevista al Almirante Ricardo Arboccó Liceti por la revista *Jane's Navy International*

Guy Toremans

El Almirante Ricardo Arboccó Liceti, nuevo Comandante de la Marina Peruana, conversó con Guy Toremans, periodista de la revista Jane's Navy International, *acerca de los muchos y diversos desafíos que enfrenta la Armada de su país*

Aunque sólo está en el cargo desde el 12 de noviembre del 2001, el Almirante Ricardo Arboccó Liceti tiene una idea clara de cómo hacer frente a los muchos y diversos desafíos. Según el nuevo Comandante General de la Armada, "los desafíos que actualmente enfrenta la Marina de Guerra del Perú se relacionan principalmente a la modernización de nuestras unidades. Una preocupación mayor es el mantenimiento de una creíble fuerza 'aguas azules' capaz de apoyar nuestros intereses nacionales".

"En el contexto de las reformas emprendidas por el gobierno nacional, que implica una cierta reducción en la asignación de recursos, se han adoptado diversas medidas para manejar las necesidades con las realidades presupuestales. Nuestro presupuesto (28% del presupuesto de la defensa- aproximadamente US$ 800 millones) nos permite cumplir, aunque con limitaciones, las metas y tareas derivadas de nuestra misión constitucional. Por consiguiente, nosotros continuamos reprogramando y racionalizando nuestros gastos, centralizándonos en las actividades operacionales", declaró el Almirante Arboccó.

Desde los años ochenta "la Armada ha tenido tareas adicionales de vigilancia costera y ribereña, en apoyo de fuerzas nacionales, comprometidas en las funciones de contrainsurgencia y contra el narcotráfico", agregó.

"Una vez que las disputas fronterizas con Ecuador y Chile fueran resueltas en paz de acuerdo con la demarcación fronteriza y tratado de paz con Ecuador en 1999, la mayoría de planes asociados con la crisis fueron cancelados", explicó el Almirante.

Desde entonces, el Perú se ha dedicado a encaminar esfuerzos para resolver sus problemas internos y, debido a los escasos recursos y recortes presupuestales constantes, la Armada se ha visto obligada a reducir su fuerza de aguas azules, "sólo las unidades guardacostas y las fuerzas anfibias recibieron la prioridad, debido a su participación en las operaciones contrasubversivas y contra el narcotráfico. El resto de la Armada tendrá que continuar incrementando su entrenamiento y los programas de modernización para la próxima década", dijo el Almirante Arboccó.

El gobierno debe decidir si va a repotenciar la flota basándose en el hecho de que el Perú ya no enfrenta una amenaza marítima que requiera una Armada grande de aguas azules. Incluso con un escenario económico más promisorio proyectado para el futuro previsible, al parecer no existe ningún compromiso firme del gobierno para aumentar el presupuesto de la Armada. Es probable que cualquier incremento vaya al Ejército, Fuerzas Policiales y/o Guardacostas, para continuar con la prioridad más alta del gobierno: erradicación de la subversión y de la producción de coca.

El Almirante Arboccó cree que es importante para el Perú "los ejercicios con armadas de países vecinos, mientras se opera con las capacidades temporalmente disminuidas".

"Nosotros estamos aumentando nuestra cooperación con las marinas de la región, y en los niveles gubernamentales más altos tienen la prioridad los ejercicios conjuntos, instrucción, entrenamiento de personal e intercambio de tecnología. Nosotros tenemos los ejercicios regulares con Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Francia, Italia, Panamá, Venezuela, Estados Unidos y recientemente con Uruguay".

La Marina de Guerra del Perú tiene actualmente una flota aproximada de 48 naves, construidas entre los años 1950 y 1980 en Alemania, Italia, los Países Bajos, Francia, el Reino Unido y Estados Unidos. El Almirante Arboccó enfatizó que "una transformación comprensiva se está llevando a cabo, que involucra una reestructuración y re-organización de la Armada en un esfuerzo por construir una flota flexible y eficaz". Él dijo: "Una serie de modernizaciones a las plataformas y equipos existentes ya se está realizando para mantener las capacidades operativas de nuestras plataformas.

El Almirante Arboccó señaló que el objetivo principal es continuar con la racionalización y modernización de la Armada. Sus prioridades son "incrementar la fiabilidad de los recursos de las Fuerzas de Superficie, Submarina y de Aviación Naval." Todavía no hay proyectos para construir buques de guerra de superficie o submarinos, hasta por lo menos el año 2015.

"La Armada continúa enfocándose en la construcción de naves pequeñas y embarcaciones anfibias, mientras cuente con un limitado presupuesto, así como en el programa de modernización de sus naves mayores. Nuestras fragatas de la clase *Lupo* están recibiendo una modernización mayor, que incluye el reemplazo de los generadores diesel, así como una renovación de sus sistemas de misiles. Esta modernización debe permitirnos tener las fragatas operativas durante otros 20 años más. Los submarinos clase *Angamos* y corbetas clase *Velarde* también están recibiendo reparaciones mayores."

Sin embargo, es probable que los planes mayores de modernización para las fuerzas existentes enfrenten retrasos, debido al exiguo presupuesto del sector Defensa ya que las prioridades están mayormente orientadas a tareas contrasubversivas y de anti-narcóticos. El Almirante Arboccó confirmó que la Armada "no considera la adquisición de submarinos clase *Scorpene*, o que se tengan proyectos a corto plazo para adquirir buques para guerra de minas".

"A largo plazo, nosotros avizoramos adquirir submarinos de propulsión convencional así como buques de superficie (fragatas, corbetas o patrulleras rápidas para reemplazar las actuales). Dado que nuestras patrulleras continuarán apoyando en tareas de protección fronteriza en tiempo de paz, tendremos que implementar y mejorar nuestras plataformas para obtener capacidades eficaces de vigilancia."

La Marina de Guerra del Perú podría estar adquiriendo nuevos submarinos en el año 2012, luego seguirían las corbetas o patrulleras rápidas en el año 2014 y las nuevas fragatas en el año 2016. Las unidades actualmente en uso tendrán entre 30 a 40 años en servicio cuando sus reemplazos sean incorporados a la flota en los años 2020, 2022 y 2024 respectivamente.

El Almirante Arboccó está seguro de que "el Perú será más autosuficiente, satisfaciendo sus requerimientos en nuestros astilleros, debido al bajo costo de la mano de obra en nuestro país. Sin embargo, se requerirá la ayuda extranjera para la adquisición de armas complejas, sistemas integrados y otros requerimientos navales del futuro". La Marina espera prestar más atención a las operaciones conjuntas con otras marinas de la región para unir esfuerzos contra el crimen internacional, drogas, terrorismo, y el comercio ilegal de armas.

"Nuestra meta es tener una Armada flexible, capaz de reaccionar a las contingencias nacionales e internacionales, y adaptarse a los nuevos riesgos y amenazas", dijo el Almirante Arboccó.

El Perú también aumentará su contribución en operaciones de mantenimiento de la paz y en operaciones multinacionales en épocas de crisis internacionales y pacificación en un futuro cercano. La Marina de Guerra del Perú está bien preparada para participar en estos tipos de operaciones, así como en otras misiones internacionales. "Nuestro gobierno decidirá nuestra participación directa caso por caso," dijo el Almirante Arboccó. "El alistamiento de nuestra Armada será determinado principalmente por los requisitos dentro del sistema de defensa nacional, operaciones internacionales y la necesidad de fortalecer la sociedad civil en caso de emergencias severas," agregó.

Todavía el Almirante Arboccó no subestima las dificultades que enfrenta la Marina de Guerra del Perú. "Las responsabilidades que se derivan de los roles y funciones para ser realizados son enormes y los medios para satisfacerlos siempre serán escasos. Aunque el número de unidades requeridas es menor de lo que fue anteriormente, la demanda por la calidad y la versatilidad es ahora mayor", señaló finalmente el Almirante Arboccó.

La Marina de Guerra del Perú en la lucha contra el terrorismo (1980-1997)

Capitán de Fragata (r)
Jorge Ortiz Sotelo

En mayo de 1980 el grupo terrorista Sendero Luminoso declaró la guerra al Estado peruano, iniciando una de las etapas de violencia política más cruentas en nuestra historia, a la que se sumó en 1983 el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru (MRTA). Si bien ambos grupos han disminuido su accionar de manera sensible, esa guerra le ha costado al país más de 25,000 muertos, 5,000 desaparecidos y 12 mil millones de dólares en pérdidas a la propiedad pública y privada.

La Infantería de Marina, elemento de la Marina de Guerra del Perú, se vio involucrada en esta guerra desde 1983. Durante ocho largos años, sucesivos destacamentos se fueron relevando cada dos meses en la serranía y ceja de selva de una de las zonas más violentas del país: las provincias de Huanta y La Mar, en el departamento de Ayacucho.

Desde 1991, la totalidad de la Marina se vio involucrada en la guerra, y una enorme área del país fue puesta bajo su responsabilidad. Además de estas acciones, la inteligencia naval tuvo un importante rol en la lucha contra la subversión, y los infantes de marina jugaron un papel clave en la exitosa operación de rescate de los rehenes de la embajada japonesa, en 1997.

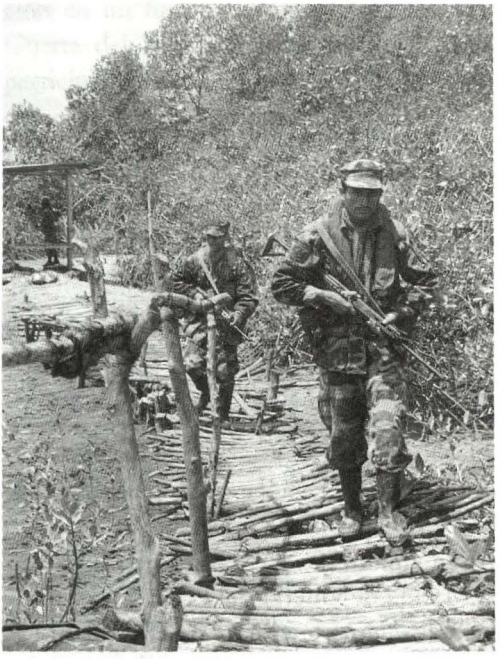
La intención de esta presentación, es hacer un recuento de este fragmento de historia contemporánea peruana, en la que la Marina por medio de su Infantería tuvo una importante participación. Para ello dividiremos nuestra exposición en cuatro rubros principales: a) el terrorismo en el Perú, un balance de dos décadas; b) la Infantería de Marina en las alturas de Huanta y en el río Apurímac; c) la Marina en Ucayali, y d) la lucha en Lima y en otros frentes.

El terrorismo en el Perú, un balance de dos décadas

El Perú es un país bastante complejo y antiguo, con numerosos problemas pero a la vez con grandes posibilidades, con una población pluricultural, multilingüe y mayoritariamente joven, que forma parte de una sociedad con profundas desigualdades. El cambio de esa situación motivó algunos levantamientos en el pasado, y en tiempos recientes fueron los partidos de izquierda los que lideraron la lucha por eliminar tan dramáticas diferencias. Durante los años sesenta se produjeron algunos movimientos guerrilleros, cuya eliminación llevó a que las FF.AA. durante el gobierno militar de 1968 a 1980, se impusieran la necesidad de llevar a cabo ese cambio. Si bien sus medidas no tuvieron el éxito deseado, sí lograron despertar a la actividad política a un significativo sector de la población más necesitada del país, especialmente en la juventud que vivía en una de las zonas más pobres del país: Ayacucho.

Fue allí donde surgió Sendero Luminoso, bajo el liderazgo de Abimael Guzmán, profesor de la Universidad de Huamanga. Sobre la base de su interpretación del pensamiento de otros líderes comunistas peruanos y extranjeros,[1] creó una organización política con una estructura celular bastante segura y muy reservada que debía llevar a cabo la revolución que, según él, el Perú necesitaba. Para preparar el terreno para la lucha y para apoyarla cuando esta se iniciara, estableció una serie de grupos separados del partido, pero aliados con sus principios generales, formados por mujeres, estudiantes, sindicalistas, maestros y campesinos.

Sendero buscó captar mujeres, adolescentes y niños, algunos por vía de convencimiento y otros simplemente por rapto, terror y adoctrinamiento. El proceso de incorporación a la estructura permanente de Sendero podía llevar hasta tres años, debiendo cumplir una serie de pruebas difíciles y peligrosas destinadas a probar su leal-



Destacamentos de Infantería de Marina operaron en la sierra y ceja de selva durante la guerra popular.

(1) Se basó en los principios de José Carlos Mariátegui, los preceptos básicos del marxismo-leninismo, y las doctrinas directivas teóricas y prácticas de Mao Tse-tung.

tad y compromiso con la causa.[2]

La tarea de combatir a Sendero Luminoso recayó inicialmente en la policía, pero esta fue rápidamente rebasada y hacia finales de 1982 había abandonado muchas pequeñas localidades ayacuchanas permitiendo que Sendero desplazara la presencia del Estado peruano en dichos espacios, mediante la eliminación de funcionarios públicos de todo rango y el ajusticiamiento popular de quienes consideraba sus opositores. Ante esta situación, a finales de 1982 se encomendó a las Fuerzas Armadas la lucha contra el terrorismo, involucrando inicialmente a algunas unidades del Ejército y de la Infantería de Marina destacadas a Ayacucho.

La intervención de las Fuerzas Armadas generó la necesidad de que estas se adecuasen a la nueva amenaza que Sendero primero y luego el MRTA representaron. Con doctrinas y estructuras preparadas para enfrentarse con fuerzas enemigas claramente identificadas, la lucha contra el terrorismo implicó un proceso lento y complejo. El resultado de las operaciones a lo largo de 1983 fue reducir la intensidad de la actividad terrorista en Ayacucho.

La situación se tornó más compleja cuando el MRTA abrió un nuevo frente de violencia en otras áreas del país. La expansión del proceso terrorista y la incapacidad del gobierno para responder con una estrategia de desarrollo integral que restara sustento a la prédica de ambos grupos, derivó en una creciente militarización de un complejo conflicto cuyas bases eran esencialmente políticas, económicas y sociales. La suspensión de las garantías constituciones y el establecimiento de estados de emergencia en cada vez más provincias, donde la autoridad política era asumida por los mandos militares locales, generó crecientes restricciones a la prensa y, por ende, la aparición de abusos sobre la población local. Esto, a su vez, facilitó la labor de reclutamiento de los dos grupos terroristas y disminuyó la disposición de los pobladores andinos para cooperar con los militares en su lucha antisubversiva.[3]

La actividad terrorista alcanzó las principales ciudades del país a partir de mayo de 1986, mediante una serie de asesinatos selectivos a funcionarios públicos, jueces, policías y oficiales de alto rango de las Fuerzas Armadas, además de la colocación de bombas en diversos puntos de las ciudades. Existen indicios de que este terrorismo urbano fue inicialmente coordinado desde las propias cárceles limeñas donde se encontraban recluidos los terroristas capturados. Pero esta situación varió dramáticamente el 19 de junio de 1986, cuando dichos terroristas se levantaron de manera simultánea en los penales de El Frontón, Lurigancho y Chorrillos. Las Fuerzas Armadas intervinieron restableciendo el orden en los tres penales. Como veremos más

(2) En las áreas urbanas, dichas pruebas podían incluir el asesinato de un policía y el robo de su arma; mientras que en la zona rural debían capturar y matar a un miembro de las rondas campesinas, ya sea decapitándolo o lapidándolo.

(3) Para 1987, según Sendero, contaban con 14 mil combatientes y tenían el control de 405 pueblos y caseríos, y la capital peruana sufría cortes de energía cada vez más frecuentes.

adelante, a la Infantería de Marina le cupo intervenir en la isla penal El Frontón.

Contrarrestando esta situación, la actividad terrorista se incrementó en la selva alta y en especial en el valle cocalero del Alto Huallaga, donde pronto se aliaron con los narcotraficantes para combatir al enemigo común: el Estado peruano. A través de esta alianza, primero Sendero y luego el MRTA lograron una importante fuente de financiamiento para sus actividades.

A finales de los años ochenta el Estado peruano aún no había podido implementar una estrategia eficaz para derrotar al terrorismo. La lucha se había concentrado en el campo militar sin un adecuado correlato en el campo político y social, causa última del conflicto. Asimismo, dada la difícil geografía peruana, la respuesta militar se iba mostrando incapaz de contener la violencia subversiva, por lo que las comunidades andinas establecieron o fortalecieron sus mecanismos de autodefensa. Conocidas como 'rondas campesinas' o Defensa Civil, dichos mecanismos fueron desarticulados durante los primeros años de lucha, pero poco a poco, con respaldo y a veces con oposición de las fuerzas del orden, comenzaron a reorganizarse y a luchar contra el terrorismo con iguales y a veces superiores niveles de ferocidad. Se convirtieron en la primera y muchas veces única forma de defensa contra la violencia terrorista, logrando 'liberar' algunas zonas como en el caso del valle del río Apurímac, donde actuó la Infantería de Marina.

A principios de los años noventa, y ante la reacción de las comunidades andinas, Sendero Luminoso no había logrado alcanzar el 'equilibrio estratégico' en el campo, por lo que Abimael Guzmán dispuso adelantar la campaña urbana, antes que el fracaso en el campo se convirtiese en algo demasiado evidente y le costara al partido el apoyo de sus bases. Debido a este cambio estratégico, Lima y otras ciudades del país vivieron los primeros treinta meses del gobierno de Fujimori (1990-92) con un creciente nivel de violencia que dejó ocho mil muertos, abonando la sensación de un pronto desmoronamiento del Estado peruano.

Sintiéndose cada vez más seguros, los cabecillas de SL y del MRTA fueron cercados y capturados en 1992 por una unidad especial de la policía, luego de una paciente labor de seguimiento. Sometidos a juicio, bajo un marco legal que establecía tribunales militares con jueces sin rostro, ante el creciente número de jueces asesinados o amedrentados, recibieron las condenas más severas que la ley permitía: cadena perpetua.

El aparato político de Sendero Luminoso y del MRTA fue seriamente afectado, arrastrando en su caída a buena parte de la organización militar. Medidas legales para alentar la deserción entre los terroristas comenzaron a dar frutos en 1993, a pesar de los desesperados intentos de Sendero Luminoso y el MRTA por recuperar el terreno perdido mediante el incremento de la violencia de sus acciones.

Luego que en 1993 Guzmán aceptara poner fin a la 'Guerra Popular', a cambio de algunas mejoras en sus condiciones carcelarias, se produjo un cisma en Sendero Luminoso y algunos de sus principales

mandos no acataron dicho llamado. Convencidos de que la lucha debía seguir, continuaron con sus operaciones tanto en Lima como en otras parte del país, principalmente en la zona del Alto Huallaga, donde luego de expulsar al MRTA lograron controlar a los narcotraficantes para asegurar así una fuente de ingresos.



Para contrarrestar a los grupos subversivos se enviaron Infantes de Marina a la zona del Alto Huallaga.

En diciembre de 1996 la situación general parecía indicar que tanto Sendero Luminoso como el MRTA habían dejado de ser amenazas serias para el Estado peruano, sin embargo, el 17 de ese mes, un grupo del MRTA llevó a cabo la espectacular captura de la residencia del embajador japonés en Lima en momentos en que ofrecía una recepción. Durante varios meses, los terroristas mantuvieron cerca de un centenar de rehenes, que fueron finalmente rescatados por una equipo combinado de Infantería de Marina, Ejército y Aviación.

Entre 1997 y mediados del presente año la actividad terrorista ha sido bastante limitada, o al menos estuvo minimizada en los medios de prensa. Sin embargo, en las últimas semanas se ha visto un incremento de dicha labor, en determinadas áreas del país e incluso en la propia Lima. Lo cierto es que la lucha contra el terrorismo no ha acabado y probablemente no acabe mientras que sus verdaderas causas –las grandes diferencias sociales y económicas– no sean enfrentadas de manera adecuada.

El conflicto contra el terrorismo tiene motivaciones políticas y en consecuencia debe ser enfrentado políticamente; pero mientras ello ocurre, la Marina y la Infantería sabrán cumplir su deber en el campo militar.

La Infantería de Marina en las alturas de Huanta y en el Apurímac

A finales de 1982, cuando el gobierno decidió que las Fuerzas Armadas intervinieran en la lucha contra la subversión, se organizó una fuerza conjunta bajo el mando de un general de brigada basado en Huamanga. La Marina aportó unos 250 infantes y la Fuerza Aérea proporcionó un limitado apoyo con helicópteros.

Ayacucho es un departamento muy accidentado, y con excepción de la zona norte, donde algunos valles descienden a la ceja de selva, tiene una altura media de 3000 m. sobre el nivel del mar. Su población es mayoritariamente quechua y tiene algunos

grupos amazónicos de etnia Ashaninka. Esta zona de operaciones resultó particularmente difícil para los infantes de marina, la mayor parte de los cuales provienen de la costa y la selva, y están acostumbrados a operar a nivel del mar.

El primer destacamento arribó a Ayacucho en enero de 1983, siendo destinado a vigilar y defender diversos puntos, entre ellos la ruta hacia San Francisco, en el valle del río Apurímac, así como algunas instalaciones claves para las comunicaciones. Poco después se le asignó un área de responsabilidad que comprendía la provincia de Huanta y algunos distritos de la provincia de La Mar. El jefe del destacamento, usualmente un capitán de corbeta, asumió las funciones de jefe político y militar de ese ámbito, estableciendo seis bases contrasubversivas.[4]

La organización típica de la Infantería de Marina debió adecuarse a las nuevas circunstancias, dejando de lado los usuales pelotones y escuadras para adoptar un régimen de patrullas de combate, las mismas que rotativamente debían efectuar sus operaciones y atender los servicios de base necesarios, entre ellos el cocinar para las otras patrullas. A mediados del primer año ya el sistema de patrullas estaba vigente, y el entrenamiento de los relevos que cada dos meses reemplazaban al destacamento en Ayacucho se realizaba en la Base de Ancón siguiendo dicho esquema. Hubo asimismo que adecuar la logística a la realidad de la zona de operaciones, dotando al destacamento con un equipamiento más aparente.

La Infantería de Marina peruana es una fuerza relativamente pequeña. Al empezar la lucha contra el terrorismo no llegaba a contar con 2000 hombres, por lo que el régimen de rotación en la zona de emergencia (la mayor parte del tiempo cada dos meses) llevó a que muchos de ellos repitieran varias veces su servicio en dicha zona durante los siete años en que solo ese componente de la Marina se vio involucrado directamente en la lucha contra el terrorismo. En ese lapso hubo varios enfrentamientos y tuvimos que sufrir lamentables bajas, cuyos nombres se encuentran inscritos en las placas recordatorias en la Base de Infantería de Marina de Ancón, sede principal de la fuerza, donde reciben el periódico homenaje de sus camaradas de armas.

Entre 1983 y 1985 los infantes de marina causaron numerosas bajas a los terroristas, aun cuando hubo algunos casos de lamentables errores por la falta de un adecuado sistema de inteligencia. Las fuerzas terroristas en la zona, organizadas en dos compañías, se replegaron hacia el departamento de Huancavelica y hacia la ceja de selva ayacuchana, principalmente hacia el valle del río Apurímac. En esta zona comenzaron a operar en 1984, realizando 22 atentados ese año, que incluyeron varios ataques al puesto policial de San Francisco, enfrentamientos con la Defensa Civil, asesinato de autoridades, pobladores y colaboradores con las fuerzas del orden, interceptación de vehículos y botes, y reclutamiento de jóvenes y niños.[5]

El valle divide los departamentos de

(4) Huanta, Huamanguilla, San José de Secce, Luricocha, Tambo y San Miguel.
(5) En 1985 fueron diez, en 1986 veintiuno y al año siguiente treinta y uno.

Ayacucho y Cusco, este último servía de zona de refugio a los terroristas, al no haber sido declarado en estado de emergencia. El ejército estuvo a cargo de esta zona hasta abril de 1985, cuando fue sustituido por el destacamento de Infantería de Marina. El valle, con 26 mil habitantes, tiene una temperatura media elevada y vegetación relativamente abundante, y si bien está comunicado con Huamanga por una carretera afirmada, esta se interrumpía durante los meses de lluvia y se producían frecuentes emboscadas por parte de los terroristas. Fue por ello que el destacamento de Infantería de Marina fue insertado en la zona por vía aérea, estableciendo su puesto de mando en el aeródromo de Luisiana y distribuyendo sus patrullas en cinco bases contrasubversivas ubicadas a lo largo del río, por lo que el medio más usual de transporte entre las bases fueron los botes de los lugareños.[6]

Si bien en las alturas de Huanta se había tenido que operar con muy poca colaboración de la población indígena, temerosa de las represalias de Sendero, en la parte sur del valle se encontraba la única organización de autodefensa que no había sido infiltrada por los senderistas, formada por 244 pagos, agrupados en la sede central del Comité de Defensa Civil de Pichiwillca. Conocidos como 'los montoneros', se habían enfrentado no sólo a los terroristas sino a otras comunidades del valle, a las que acusaban de apoyar a los terroristas. Se produjeron numerosas fricciones y fueron acusados de proteger al narcotráfico, por lo cual el comando político militar de Ayacucho mantuvo hacia ellos una política errática hasta que en 1988 el destacamento de Infantería de Marina suscribió un acta de compromiso de lucha, apoyo mutuo y trabajo mancomunado.

A través de ese mecanismo, que luego fue replicado en otros lugares del país, se comenzó a lograr una mayor capacidad de reacción ante las actividades terroristas, puesto que las propias comunidades iban asumiendo su defensa mientras que las patrullas de Infantería de Marina se desplazaban para apoyarlas. En algún momento de 1988 lograron movilizar en apoyo de cinco patrullas de Infantería de Marina hasta tres mil hombres. Durante sus largos años de lucha contra los senderistas, los miembros de la Defensa Civil sufrieron sensibles bajas entre sus filas.

La zona llegó a estar relativamente controlada, cerrando el paso al accionar terrorista proveniente del río Ene y controlando la estratégica ruta entre Ayacucho y Cusco. Tal como lo habían hecho en las alturas de Huanta, en el valle del Apurímac, los infantes de marina cumplieron cabalmente la misión encomendada.

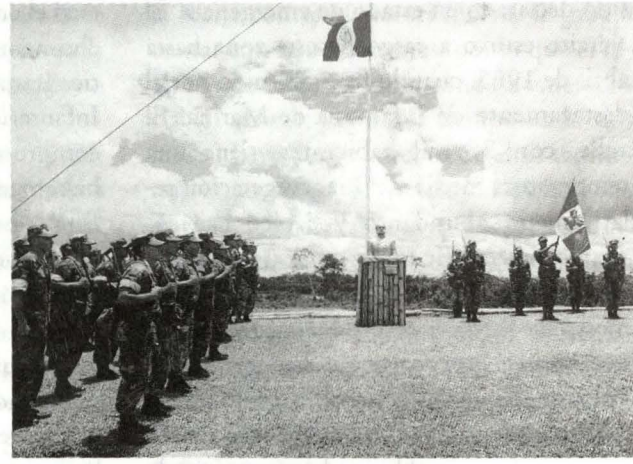
Sin embargo, en 1990 la actividad terrorista se había expandido por diversos puntos del país, siendo uno de los ámbitos donde tenían mayor intensidad el departamento de Ucayali.

---

(6) Inicialmente en las localidades de Llochegua, Sivia, San Francisco y Santa Rosa. Posteriormente, en la medida en que comenzaron a producirse deserciones entre los subversivos, muchos de los arrepentidos fueron ubicados en el caserío de Corazón Pata, cercano a Llochegua, asignándose dos patrullas para su protección.

La Marina en Ucayali

La nueva zona de responsabilidad de la Marina, además del departamento de Ucayali, incluye una provincia del departamento de Huánuco y otra del departamento de Loreto, con casi 150 mil kilómetros cuadrados y un cuarto de millón de habitantes –Huanta y La Mar tienen unos 8 mil kilómetros cuadrados y unos 160 000 habitantes–, la que resultaba imposible de ser cubierta con los medios disponibles por la Infantería de Marina. Había que encontrar nuevos mecanismos para reforzar a ese componente institucional que durante siete años había venido soportando lo más duro de la lucha. La solución implicó crear los Batallones Ligeros de Combate (Balico) que incorporaban a sus filas a la totalidad del personal naval, mediante un sistema rotativo. El primero de estos batallones se activó en mayo de 1990, siendo desplegado en la zona de Ucayali luego de un año de organización y entrenamiento.[7] Mientras dicho entrenamiento se llevaba a cabo, la Infantería de Marina organizó un destacamento que asumió el control de la zona.[8] Posteriormente los Batallones Ligeros de Combate fueron reemplazados por los Batallones Ligeros de Infantería de Marina (Balim).



Se creó la Fuerza de Tarea 100 para resguardar el Fuerte Ucayali teniendo como puesto de mando la ciudad de Pucallpa.

Se constituyó de esa manera la Fuerza de Tarea 100, al mando de un contralmirante, y en julio de 1991 tomó posesión del actual Frente Ucayali, ubicando su puesto de mando en la ciudad de Pucallpa. El Frente fue organizado a través del eje formado por la carretera Federico Basadre, que une Pucallpa con Lima, y del río Ucayali, que cumple similar función hacia Iquitos. En ambos ejes se establecieron bases contrasubversivas,[9] cada una de las cuales tenía un ámbito de responsabilidad sobre el cual debía conducir operaciones de patrullaje para liquidar la actividad terrorista. La Fuerza de Tarea incorporó elementos de la Fuerza Naval de la Amazonía y de la Fuerza de Aviación Naval, importantes

(7) Ríos Chávez, Max; "Reseña...".
(8) Denominado 'destacamento Tiburón', se formó sobre la base de las unidades de Infantería de Marina de la I y V Zona Naval.
(9) Atalaya, Pucallpa, Puerto Inca, Nueva Requena y otras.

para operar en un espacio tan grande.

Sendero Luminoso estuvo bastante activo en la zona, concentrando su esfuerzo en cerrar la carretera Federico Basadre en la parte colindante con el departamento de Huánuco. Por su parte, el MRTA actuó básicamente en el valle del río Aguaytía, donde mantenía control sobre los productores de coca. Durante los años en que la Marina ha estado presente en Ucayali se han producido diversos enfrentamientos y dolorosas pérdidas,[10] y si bien hoy se encuentra relativamente calmado, una creciente presencia del narcotráfico ha tornado más complejas las actividades en esa zona.

La lucha en Lima y en otros frentes

La actividad subversiva también se llevó a cabo en Lima y en otros puntos del país, involucrando la participación naval en varios otros aspectos. Entre ellos se puede mencionar la actividad desplegada por el Servicio de Inteligencia Naval en todo lo referente a la labor que llevó a la captura de los principales líderes terroristas y en la operación de rescate de los rehenes en la residencia del embajador japonés. En esta última labor le cupo particular actuación a la Unidad Especial de Combate, una unidad de Infantería de Marina creada justamente para atender situaciones como la que se presentó en dicha embajada en diciembre de 1996. Al momento de producirse esa crisis, era la única unidad en las Fuerzas Armadas peruanas en condiciones de actuar, y fue en torno a ella que se conformó un equipo conjunto que llevó a cabo la operación Chavín de Huántar, que liberó a los rehenes. En dicha acción la Unidad Especial de Combate tuvo a su cargo el manejo de los explosivos que marcaron el inicio del ataque.

El 19 de junio de 1986 se produjo el levantamiento de los terroristas internados en tres penales de Lima y Callao. La Marina debía debelar el motín en El Frontón, para lo cual se movilizaron unidades de Infantería de Marina y otros medios navales. La lucha fue cruenta y si bien se logró dominar la situación, capturando a un significativo número de reclusos, tuvimos que lamentar varias pérdidas entre nuestros infantes.[11]

(10) Entre estas últimas podemos mencionar a los once miembros de una patrulla que al mando de los alféreces de fragata Raúl Ribotti y Juan Jordán, fallecidos el 13 de agosto de 1991, en la carretera Federico Basadre, entre los caseríos Previsto y Boquerón, en la provincia de Padre Abad.

(11) Fallecieron en dicha operación el técnico 1° Marino Palacios, el técnico 3° Edilberto Jiménez y el oficial de mar 3° Marco Ramírez.

La actuación de la Infantería de Marina y de la Marina en general generó una reacción particularmente dura por parte de los subversivos de ambos grupos. Llevaron a cabo numerosos atentados contra el personal naval, el primero de los cuales se produjo el 16 de agosto de 1985, cuando un grupo de personal subalterno que esperaba una movilidad en Villa María del Triunfo fue atacado por los terroristas.[12] Poco después fue asesinado un capitán de corbeta infante de marina, quien había retornado de la zona de emergencia. El asesinato se produjo delante de su hijo, en momentos en que se aprestaba a dirigirse al trabajo.

Varios otros marinos han caído víctimas de este tipo de atentados, y varios más sufrieron graves heridas que los incapacitaron parcialmente, constituyendo la llamada 'Brigada Azul y Oro'.



Los Infantes de Marina se constituyeron en el elemento principal contra la lucha subversiva.

Conclusiones

Es probable que la lucha contra el terrorismo siga aún durante algunos años, aun cuando resulta poco probable que Sendero o el MRTA logren recuperar un nivel de organización tal, que vuelvan a amenazar la existencia del Estado peruano. Durante las dos últimas décadas, la Marina y particularmente la Infantería de Marina han participado activamente en dicha lucha, aprendiendo dolorosas lecciones que le han permitido contribuir de manera significativa a la pacificación del país.

No ha sido sencillo, ni se ha estado exento de críticas, pero el balance resulta ampliamente positivo. La Infantería de Marina ha adquirido una gran experiencia de combate, modernizando también su equipamiento y mejorando sus capacidades operativas. La Marina en su conjunto ha vuelto hacia el interior del país, un país complejo que sigue siendo una promesa por cumplir.

(12) Entre los oficiales podemos mencionar al capitán de corbeta Jorge Alzamora Bustamante, quien había servido en Huanta, asesinado en la puerta de su casa el 14 de marzo de 1986; el contralmirante Carlos Ponce Canessa (5/5/1986), el vicealmirante Gerónimo Cafferata Marazzi (14/10/1986), el capitán de navío José Vega Llona (6/12/1998) y el contralmirante Jorge Novoa Altamirano (1/9/1991).

Personal naval muerto en la lucha contra el terrorismo

En enfrentamientos:

- 2/8/1983. Punco, fallecen los infantes de marina OM1 Pedro Cueva y OM1 Félix Rosas Cevallos, y el OM2 Jhonny Ordóñez Díaz.
- Noviembre 1984, emboscada al vehículo punta de un convoy en la ruta Huamanga Tambo. Fallecen el teniente primero Carlos Cieza Castellanos, y los siguientes infantes: OM2 Andrés Casas Negreiros, grumete Enrique Montedoro Escurra y grumete Robinson Meléndez Vargas.
- 7/1/1985, el cabo infante de marina Martín Ledesma Silva.
- 18/6/1986 en la lucha por controlar el motín de El Frontón mueren los siguientes infantes de marina: T3 Máximo Palacios, OM2 Edilberto Jiménez Guardia y el grumete Marco Ramírez Gómez.
- 11/1987, defendiendo el embarcadero de San Francisco, sobre el río Apurímac, fallecen los infantes de marina OM1 Segundo Huamaní Chilcana y el cabo 2° Eddy Padilla Padilla.
- 30/1/1990, en Puerto Inca, Pachitea, Huánuco, enfrentamiento entre una patrulla de infantería de marina y terroristas. Mueren el OM2 Nicolás Calizaya Chocoli y el cabo 1° César Vargas León.
- 19/3/1990, en Llochegua, Huanta, ataque terrorista, mueren los infantes de marina OM3 Miguel Pachas Hernández, grumetes Carlos Solís y Humberto Palacios Fernando.
- 6/4/1990, 06:40, carretera de Luisiana a Santa Rosa, ataque a un vehículo. Fallece el T3 César Alfaro Cotrina, el OM2 Eduardo Mora Navarro y el OM3 Hernán Carhuachín Villanueva.
- 9/6/1990, Las Palmas, La Mar, grumete Gerardo Pando Inga.
- 25/7/1990, Yurimaguas, 150 terroristas del MRTA atacan la comisaría y la Capitanía de Puerto, falleciendo el OM2 Giomar Noriega Torres.
- 3/8/1990, 12:40, Corazón Pata, valle del Apurímac, ataque terrorista. Fallecen los infantes de marina T3 Juan Farfán Vega y Adolfo Salinas Corcuera.
- 17/10/1990, La Mar, ataque terrorista, fallecen los grumetes Juan Condori Arapa y Julio Ushijagua Casana.
- 2/2/1991, Ayna, La Mar, enfrentamiento, fallece el OM3 Marco Gonzales.
- 13/8/1991, en la tarde, dos patrullas son emboscadas entre los caseríos Previsto y Boquerón, kms. 182-190 de la carretera Federico Basadre, provincia Padra Abad, Ucayali. Fallecen en el enfrentamiento: alférez de fragata Raúl Riboti Villapando, alférez de fragata Juan Jordán de Vivero, OM1 Walter Díaz Huamán, OM2 Luis Valdivia Espinoza, y los grumetes William Urbina Medina, Hernán Valdez Bustinza, Fernando Cárdenas Vílchez, Manuel Loza Ricozo, Alex Ramírez Valdivia, Mauricio Tesquén Huamán y Marcos Quispe Curahua.

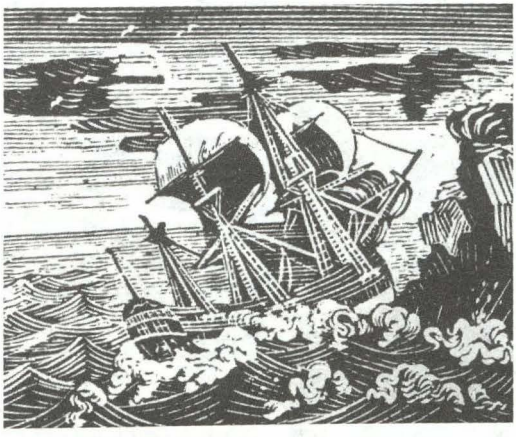
- 25/11/1991, San Juan, km 132 de la Federico Basadre, emboscada a un convoy. Fallece el OM1 Fernando Willy Ríos Barreno, OM3 Johnny Berrospi Castilla y los marineros Gabriel Severino Berrocal, Fredy Albuquerque Arias, Davis Estrada Apaico, Marino Mamani Montero y Fernando Machuca Castro.
- 26/1/1992, Mariella, km 174 de la Federico Basadre, emboscada. Fallece el OM1 Martín Espinoza Travesaño.
- 27/7/1993, Frente Ucayali, teniente segundo Sergio Gonzales Quevedo, OM3 Rafael Meza Paz, cabos 2° Iván Cueto Rivero, Javier Yactayo Salcedo y Juan Hurtado Choque.
- 28/7/1993, Frente Ucayali, OM2 Ruiz Ipanaqué.

Víctimas del terrorismo

- Setiembre de 1984, OM2 Juan Huamán Vaiz, cuando estaba de guardia en la garita del Centro Médico Naval.
- 16/8/1985, a 05:45, entre la avenida Pachacútec y la calle 26 de noviembre, en Villa María del Triunfo, un grupo de personal subalterno que esperaba un ómnibus para ir a la Base Naval, fue atacado. Resultaron muertos el T2 Tomás Sáenz Alfaro, el T3 Virgilio Santos Santos y un empleado civil.
- 7/10/1985, atentado en Villa el Salvador, muere el T3. Máximo Cordero Carrizales.
- 14/3/1986, en Pueblo Libre es asesinado el capitán de corbeta Jorge Alzamora Bustamante en momentos en que salía a trabajar. Era infante de marina y había servido recientemente en la zona.
- 5/5/1985, 08:15, en Lima es asesinado por cuatro subversivos el contralmirante Carlos Ponce Canessa cuando se dirigía en su automóvil al trabajo.
- 18/7/1986, 07:15 asesinan al OM1 Juan Azto Alanya.
- 14/10/1986, Lima, tres terroristas interceptan el vehículo en el que viajaba el vicealmirante Gerónimo Cafferatta Marazzi, dejándolo gravemente herido con tres impactos de bala. Falleció poco después.
- 6/12/1987, en La Paz, Bolivia, el capitán de navío Juan Vega Llona, agregado naval en ese país, fue asesinado por tres terroristas que dejaron un volante identificándose como miembros del Movimiento Obrero Revolucionario. Era infante de marina.
- 6/12/1987, en Huancayo fue asesinado el OM1 Carlos Hugo Vargas Prieto.
- 21/6/1991, 07:45, atentado contra ómnibus de la Fuerza de Infantería de Marina a la altura del asentamiento humano Mi Perú, en la carretera Lima - Ancón. Hay varios heridos, falleciendo tres de ellos en el Centro Médico Naval: T2 Guillermo Maceta Pérez, OM1 Ezequiel Alcarraz Navarro y el civil Segundo Gómez Sánchez.
- 1/9/1991, a mediodía, asesinan al contralmirante Jorge Novoa Altamirano, en momentos en que ingresaba a su casa en Surco, Lima.
- 20/3/1992, Callao, Calle Santa Fe, son asesinados en el automóvil de uno de ellos el capitán de corbeta Carlos Castañeda Farro y el capitán de corbeta Carlos García Sedano.

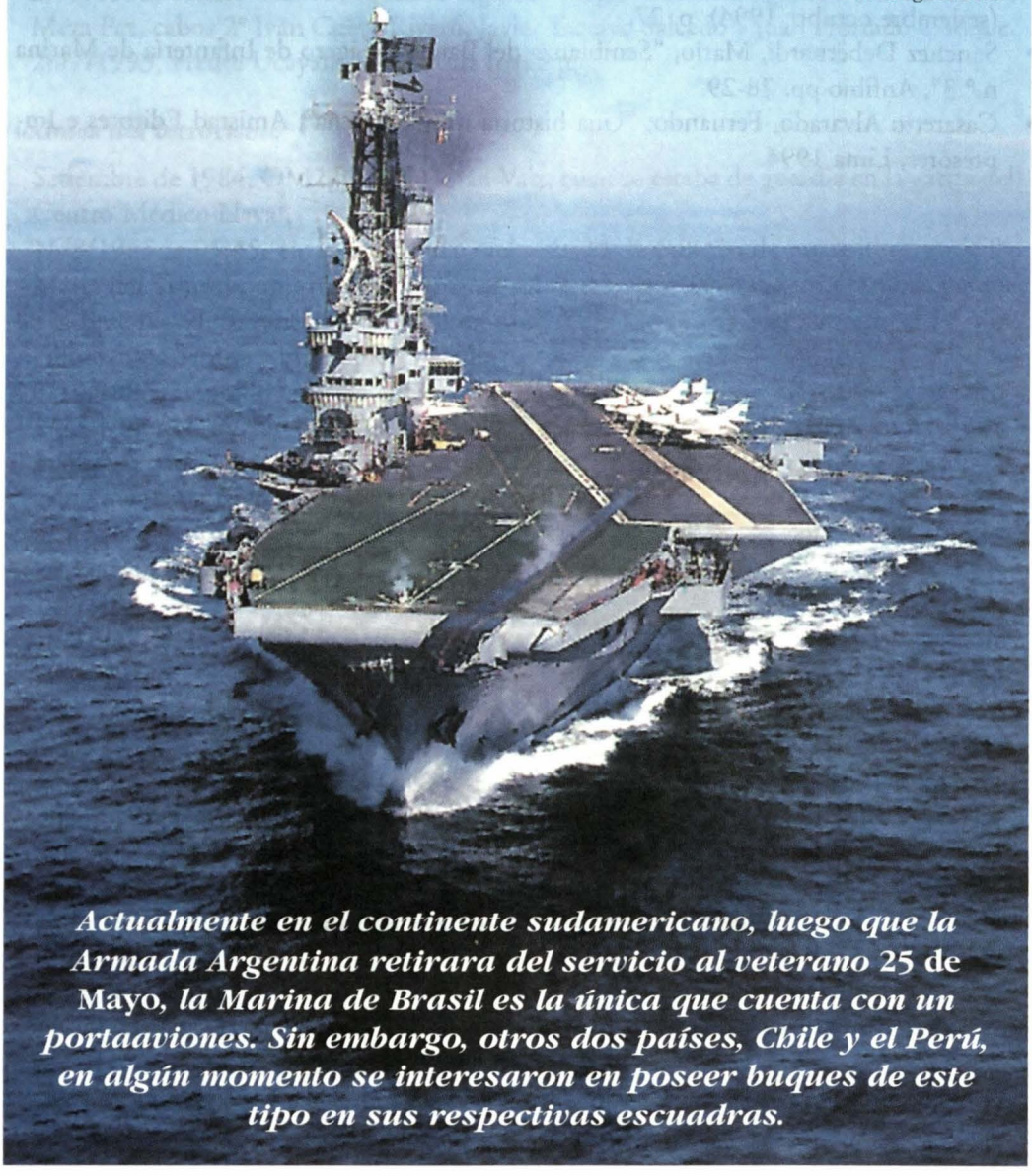
Bibliografía de referencia

- Alvarez Alvarez, Simón; "Nuestro teatro de guerra en Ayacucho", Revista de Marina (marzo-abril 1989), pp. 141-158.
- Alvarez Alvarez, Simón; "Seis años en Ayacucho", sección gráfica, Revista de Marina (marzo-abril 1989), pp. 254-261.
- Ríos Chávez, Max; "Reseña del Batallón Ligero de Combate n.° 1", El Anfibio, n.° 1 (setiembre octubre 1994), p. 27.
- Sánchez Debernardi, Mario; "Semblanza del Batallón Ligero de Infantería de Marina n.° 3", Anfibio pp. 28-29.
- Casaretto Alvarado, Fernando; "Una historia muy pequeña", Amistad Editores e Impresores, Lima 1994.



PORTAAVIONES EN LAS ARMADAS DE SUDAMÉRICA

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti



Actualmente en el continente sudamericano, luego que la Armada Argentina retirara del servicio al veterano 25 de Mayo, la Marina de Brasil es la única que cuenta con un portaaviones. Sin embargo, otros dos países, Chile y el Perú, en algún momento se interesaron en poseer buques de este tipo en sus respectivas escuadras.

INTRODUCCIÓN

El portaaviones, tipo de buque nacido a principios del siglo pasado, indiscutiblemente se convirtió durante la Segunda Guerra Mundial en una nave capital para las Armadas que los poseían, ganando merecidamente el lugar ocupado por los acorazados hasta ese entonces. Los países que contribuyeron al desarrollo de la aviación embarcada, fueron Gran Bretaña, Estados Unidos y el Japón. Durante la posguerra, la posesión de esta clase de buques quedó prácticamente monopolizada por la Gran Bretaña, EE.UU. y muchos de los aliados del bloque occidental que se beneficiaron de los remanentes británicos y norteamericanos. De esta manera, aparte de la Gran Bretaña y Estados Unidos, a principios de los 50, países como Canadá, Australia, Holanda y Francia tenían portaaviones en sus respectivas flotas, y de los mencionados, Francia sería el único en construir los suyos hacia fines de esa década.

Con posterioridad, la Armada Española también contaría con uno proveniente de los inventarios de la Marina de los Estados Unidos.

La novedad en lo que a posesión de portaaviones después de la Segunda Guerra Mundial la han dado algunos países en vías de desarrollo, como la India, Argentina y Brasil, y en fechas recientes, Tailandia. Sin embargo, dentro del continente sudamericano no sólo han sido las marinas de Brasil y de Argentina las únicas en interesarse por este tipo de buques, puesto que también Chile y el Perú en algún momento planificaron y efectuaron gestiones para lograr poseer uno.

El presente artículo tendrá como propósito revisar la presencia de estas naves en las marinas sudamericanas, específicamente en Brasil y Argentina, así como las gestiones realizadas por Chile y el Perú para adquirir un buque de este tipo. Posteriormente, y teniendo en consideración que los portaaviones comprados e intentados adquirir por los países sudamericanos han sido de origen británico a excepción del *Sao Paulo* brasileño, nos adentraremos un poco en conocer algo sobre el desarrollo de los portaaviones ligeros británicos, así como también haremos lo propio con los de la marina francesa.

PORTAAVIONES EN LA ARMADA ARGENTINA

La aviación naval argentina es considerada como la de mayor experiencia y desarrollo en el continente. Instituida en 1920, durante sus diez primeros años de existencia tuvo un notable crecimiento, y en 1931, pudo disponer de sus primeras aeronaves embarcadas, que inicialmente fueron dos hidroaviones Vought *Corsair O2U* que operaban desde la catapulta de los cruceros *25 de Mayo* y *Almirante Brown*, recién construidos en Italia. Como dato importante, desde la década de los 20', la Armada dentro de sus planes consideraba la incorporación de un portaaviones, puesto que en la "Ley de Renovación del Material Naval" promulgada en 1926, se había dispuesto la adquisición de un buque de ese tipo y tres submarinos para la flota, pero a pesar de lo dispuesto en dicha ley, esto no se llegaría a concretar, comprándose en su lugar siete destructores y posteriormente un crucero[1]. Luego, en

(1) *"Durante la gestión del contralmirante D. Eleazar Videla (1934 - 1938) al frente del Ministerio de Marina se completaron las adquisiciones de la Ley de Renovación del Material Naval (n.° 11378 del año 1926) con un tercer crucero y con siete destructores (estos en vez de los otros tres submarinos y un portaaviones previstos en dicha Ley)". En: Caillet Bois,* F. Historia naval argentina. *Buenos Aires, 1970. pág. 531.*

1939, se les uniría el crucero *La Argentina*, que estuvo equipado con un hidroavión Supermarine *Walrus*. Hacia 1940, la aviación naval se había convertido en una fuerza importante con 44 aviones y 100 pilotos. A manera de comparación, el cuerpo de aviación del ejército tenía 200 aviones y 325 pilotos.[2]

En 1942, la Armada dentro de sus requerimientos mantenía la necesidad de contar con portaaviones, y al año siguiente, se obtuvo por la vía del decreto n.° 9006 del 16 de setiembre de 1943 la correspondiente autorización de compra[3]. Sin embargo, la situación internacional derivada de la guerra mundial y la imposibilidad de obtener en el extranjero la construcción de buques de ese tipo, postergarían por años las aspiraciones argentinas.

Al igual que otras armadas sudamericanas –excepto Brasil– que participaron en la Segunda Guerra Mundial, Argentina se vio impedida de renovar su material a flote y también sus elementos aeronavales. Sin embargo, con el término del conflicto, esta situación cambió, y la Armada Argentina inició planes para equipararse con la de su vecino, Brasil, que gracias a su participación en el conflicto mundial pudo incrementar su flota. Cuando en junio de 1956, el Ministro de Marina argentino, contraalmirante Teodoro Hartung dio a conocimiento público el nuevo "Plan Naval de la República Argentina", se supo que una de las metas de su Armada era contar con un portaaviones que sustituyese como unidad principal en su flota a los viejos acorazados *Moreno* y *Rivadavia*.

Ya en 1953, la Armada había iniciado un estudio tendiente a lograr un portaaviones para su Flota de Mar, y uno de sus proyectos consistió en la transformación de un buque carguero de origen norteamericano tipo C3-S-A-1, el *Artillero*, el cual se pensaba convertir nuevamente a portaaviones[4], puesto que durante la Segunda Guerra Mundial había sido transformado a portaaviones de escolta, sirviendo bajo pabellón británico con el nombre de HMS *Smiter*[5]. Sin embargo, este proyecto, así como otro para convertir a uno de los cruceros clase *Almirante Brown*, quedaron desestimados por problemas financieros.[6]

A principios de 1957 Gran Bretaña ofreció a la Argentina venderle un portaaviones de flota de la clase *Illustrious*, el *Indefatigable*, o uno ligero de la clase *Majestic*, el *Magnificent*, pero ambos al no haber sido modernizados y recibido las mejoras introducidas a este tipo de buques en la década del 50' no resultaban atractivos en comparación al HMS *Vengeance* que Brasil había adquirido y se hallaba modernizando en Holanda.

Sin embargo, la oportunidad esperada llegó al año siguiente, cuando la Real Marina Británica, conforme a la política de reducción de fuerzas navales dada por el Ministerio de Defensa, pasó a la situación de reserva al portaaviones *Warrior*, y lo puso en la lista de unidades en venta. El primer país al que se le ofertó el buque fue la Argentina, que lo adquirió el 4 de julio de aquel año 1958.

Con ello, Argentina se convirtió después de Brasil, en la segunda nación sudamericana en adquirir un buque de este tipo.

---

(2) Scheina, Robert. Iberoamérica: Una Historia Naval. Ed. San Martín. Madrid, 1987. p. 228.
(3) Arguindeguy, Pablo y Rodríguez Horacio. Las fuerzas navales argentinas. Historia de la Flota de Mar. Instituto Browniano. Buenos Aires, 1995. p. 253.
(4) Arguindeguy, Pablo. Historia de la Aviación Naval Argentina. Departamento de Estudios Históricos Navales. Bs. As., 1980. tomo I, pág. 431.
(5) Chesneau, Roger. Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present. Arms and Armour Press. Londres,1998.
(6) Arguindenguy, Pablo. Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina (1810-1970). Departamento de Estudios Navales, Bs.As., 1972. T. VI. p. 3064.

El primer portaaviones argentino: el *Independencia*



Armada Argentina

Portaaviones argentino ARA Independencia *(ex HMS* Warrior*). Aunque fue adquirido posteriormente al* Minas Gerais *brasileño, fue incorporado antes que aquel, con lo que la Armada Argentina se convirtió en la primera en Sudamérica en operar buques de su tipo.*

El *Independencia*, ex-*Warrior* de la Real Marina Británica, había iniciado su construcción en el astillero Harland & Wolff, de Belfast, en diciembre de 1942, siendo completado en marzo de 1946. De inmediato fue entregado a la Real Marina Canadiense para su empleo en calidad de "préstamo" temporal, hasta que a principios de 1948, con la entrada al servicio del *Magnificent* bajo el pabellón canadiense, retornó a la Gran Bretaña. Luego, fue designado para ser empleado como plataforma para llevar a cabo experimentos con un revestimiento flexible sobre su cubierta de vuelo, instalado en la Base Naval de Portsmouth entre marzo y setiembre de 1948. Las pruebas se realizaron a partir de noviembre concluyendo con el retiro del material en junio del año siguiente, pasando luego a la situación de reserva.

En julio de 1950, debido a la Guerra de Corea retornó al servicio, siendo empleado como buque de transporte de tropas y aeronaves hacia el Lejano Este y hacia Chipre. Entre abril de 1952 y octubre de 1953 fue sometido a una modernización parcial, que comprendió el reemplazo del trinquete trípode por uno de celosía, la instalación de un radar de vigilancia aérea de corto alcance tipo 293Q, un segundo radar tipo 277 y un radar tipo 281BQ con un sistema IFF. Además, se le cambiaron los obsoletos cañones del tipo pom-pom por cuatro nuevos montajes dobles Bofors de 40 mm y aumentando la batería de montajes simples del mismo calibre a 20.

En febrero de 1954, relevó al portaaviones australiano *Sydney* en la fuerza multinacional de paz de las Naciones Unidas encargada de monitorear el cese de fuego en Corea, colaborando adicionalmente en la evacuación de refugiados del norte de Vietnam. A su retorno a aguas británicas en diciembre, ingresó a la Base Naval de Devonport para ser sometido a un recorrido y

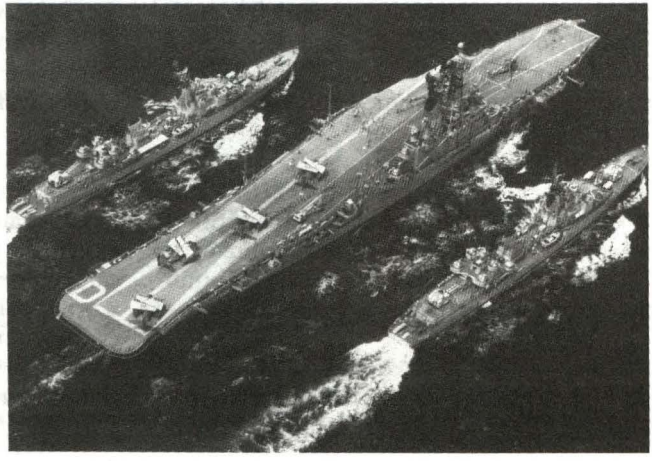
modernización adicional. Los trabajos consistieron en ampliar y dotarlo de una cubierta de vuelo con un ángulo de $5^1/_2°$, reemplazar su catapulta hidráulica por una de mayor potencia capaz de lanzar aeronaves de 20 000 lbs, instalarle el nuevo sistema de control de apontonaje con espejos, y un radar de control aéreo para condiciones de baja visibilidad. Adicionalmente recibió un radar de búsqueda aérea SPS-6C de manufactura norteamericana.

Con su nuevo equipamiento, retornó al servicio en agosto de 1956, siendo el único portaaviones británico de su clase en haber incorporado las últimas mejoras para la operación de aeronaves.

En febrero de 1957, se le destinó a servir como buque insignia del escuadrón británico a cargo de las primeras pruebas con la bomba de hidrógeno en el Pacífico, retornando de esta misión a la Base Naval de Portsmouth en febrero de 1958. A su arribo, el *Warrior* pasó a la situación de reserva y luego de las negociaciones respectivas, fue comprado por Argentina el 4 de julio siguiente. Rebautizado ARA *Independencia* (V-1), fue transferido el 4 de noviembre de 1958 a la Armada Argentina, iniciando a continuación pruebas en la mar, zarpando el 10 de diciembre hacia la Base Naval de Puerto Belgrano. Durante los cinco primeros meses de 1959 le fueron efectuadas diversas modificaciones estructurales internas, hasta que el 3 de junio se hizo a la mar, iniciando sus primeras operaciones con aeronaves el 8 del mismo mes. En este portaaviones, inicialmente operaron los aviones que disponía la Armada Argentina, como el North American *AT-6*, pero luego se adquirieron aviones de ataque y exploración *F4U Corsair* y antisubmarinos *Tracker S-2F*, así como helicópteros de exploración. Años después, los *Corsair* serían reemplazados por aviones a reacción *Panther* y *Cougar*.

Entre los años 1959 y 1968, el *Independencia* tuvo una intensa participación en diversos ejercicios, ya sea con buques de la Flota de Mar argentina o con buques extranjeros, entre ellos cuatro operaciones Unitas, o en ejercicios combinados con unidades francesas y británicas. Cabe mencionar que en 1962 había viajado hacia los EE.UU. para embarcar en la Base Naval de Norfolk, una nueva dotación de aviones *S-2F Tracker* recién adquiridos, dos aviones *Cougar* en versión de entrenamiento y dos helos antisubmarinos *S-55*. Las últimas aeronaves que se incorporarían al portaaviones, fueron los aviones de instrucción *T-28*, que operaron a bordo desde mayo de 1968.

La adquisición del segundo portaaviones argentino: el *25 de Mayo*, y el retiro del *Independencia*



Perteneciente a la clase Colossus, *el portaaviones argentino* 25 de Mayo *sirvió bajo pabellón británico con el nombre de HMS* Venerable *entre 1945 y 1947. Adquirido por Holanda como* **HrMs** Karel Doorman, *fue modernizado entre 1955 y 1958, sirviendo en la flota holandesa por diez años más. En la foto, se le aprecia navegando con dos destructores clase* Friestand.

Para finales de los 60', los planes argentinos para su flota de mar consideraban la necesidad de dotar a su portaaviones con una escuadrilla de ataque. La principal limitación del *Independencia* era su incapacidad para operar aviones a reacción de mayor tamaño, puesto que para ello se necesitaba reforzar su cubierta y prepararla para recibir tales aeronaves, lo que sumado al desgaste y antigüedad de sus equipos y planta propulsora, no hacían rentable su modernización.

A mediados de 1968, se tuvo noticias que la Real Marina Holandesa retiraría del servicio a su portaaviones, *Karel Doorman,* por lo que las autoridades navales argentinas luego de conocer su situación y de realizar los estudios correspondientes, encargó a su Comisión Naval en Europa que negociase y obtenga su compra. Si bien es cierto que no se trataba de un buque nuevo, tenía la ventaja en comparación al *Independencia* de poseer mejor equipamiento electrónico y, lo más importante, que contaba con una catapulta a vapor y cubierta de vuelo reforzada capaz de operar aviones a reacción y de mayor peso.

Luego de la compra del *Karel Doorman*, rebautizado *25 de Mayo*, el I*ndependencia* pasó a situación de reserva, y parte de su dotación se trasladó a Holanda para tripular al nuevo portaaviones. Estando totalmente inactivo, permaneció amarrado en la Base Naval de Puerto Belgrano, y mientras tanto, la Armada efectuó diversos estudios para dar un destino final al buque, no descartándose la idea de convertirlo en buque de apoyo logístico o de asalto anfibio o portahelicópteros[7]. Desechadas estas ideas, se conoce que también fue ofrecido en venta al Perú, como veremos posteriormente. Habiendo continuado totalmente inactivo y en desarme durante 1971, finalmente, luego de ser dado de baja y desguazado en provecho de su gemelo, fue vendido el 17 de marzo de 1971 para su demolición.

El *25 de Mayo* (ex *Karel Doorman*) tuvo originalmente el nombre de HMS *Venerable*, y fue construido para la Real Marina Británica en el astillero Cammell Laird de Birkenhead entre diciembre de 1942 y enero de 1945. Inmediatamente después de ser incorporado, se le transfirió a la Flota del Pacífico como parte del Escuadrón de Portaaviones 11. Con un breve servicio bajo pabellón británico, fue puesto en reserva el 30 de marzo de 1947 y vendido a la Real Marina Holandesa el 1° de abril de 1948, siendo comisionado el 28 de mayo de ese año con el nombre de Hr.Ms. *Karel Doorman*[8].

Entre los años 1955 y 1958 fue sometido a un proceso de modernización radical que comprendió una ampliación de la cubierta de vuelo con ángulo hacia babor, nueva catapulta a vapor, nuevos equipos para operaciones con aeronaves, así como la instalación de sensores modernos, por lo que se necesitó reemplazar el mástil trípode original por uno de celosía de mayor tamaño y también otra chimenea tipo "mack" (similar a la del crucero *De Zeven Provincien*, luego B.A.P. *Aguirre*), sobre la que se instaló un radar de búsqueda combinada *LW-02* de largo alcance. Luego de esta transformación, operó en un principio como portaaviones de ataque, con su grupo aéreo conformado por seis aviones antisubmarinos Grumman *Avenger*, seis cazabombarderos Hawker *FGA-50 Sea Hawk* así como cuatro helicópteros antisubmarinos Sikorsky *HSS-1N (SH-34)* y dos helicópteros utilitarios Sikorsky *SH-51.* Luego, a mediados de los 60, su misionamiento fue reorientado a guerra antisubmarina, siendo equipado con ocho aviones Grum-

(7) *Ídem, p.3063.*
(8) *El nombre de* Karel Doorman, *le fue dado en honor al contralmirante holandés que al mando del escuadrón combinado ABDA, murió a bordo del crucero* De Ruyter, *al ser este buque torpedeado por el crucero japonés* Haguro *durante la Batalla del Mar de Java en febrero de 1942.*

man *S2F-1* Tracker y dos helicópteros antisubmarinos más, en reemplazo de los viejos *Avenger* y de los *Sea Hawk*.

Hacia 1968 la Real Marina Holandesa determinó que dentro de sus requerimientos futuros no sería necesario contar con un portaaviones, por lo que se previó retirarlo del servicio antes de 1970. Sin embargo, el 26 de abril de 1968, hallándose en el que sería su último recorrido, se produjo un incendio en la sala de máquinas, por lo que se determinó no repararlo y consecuentemente retirarlo del servicio antes de lo previsto.

Efectuada la compra el 15 de octubre de 1968 por la Armada Argentina, fue sometido a reparaciones en el astillero Wilton Fijenoord y durante las mismas reemplazó sus turbinas y calderas con las provenientes de su inconcluso gemelo, el HMS *Leviathan* que era mantenido en reserva por los británicos. El 8 de agosto de 1969 fue incorporado a la Armada Argentina con el nombre de *25 de Mayo*, pero no estuvo listo hasta el 22 del mismo mes, zarpando hacia Argentina el 3 de setiembre.

Luego, comenzaron los adiestramientos con aeronaves y su grupo aéreo estuvo inicialmente conformado por aviones antisubmarinos *S2-E Tracker* y helicópteros *S-61 Sea King*. Como dato interesante, durante el viaje hacia Argentina, la firma británica Hawker Siddeley efectuó demostraciones en su cubierta con un avión V/STOL *Harrier GR-Mk-1* con éxito. Posteriormente, la Armada adquirió cazabombarderos *A-4B Skyhawk*, que fueron recibidos en enero de 1972 por el propio portaaviones en el puerto de May Port, Florida, los que pronto empezaron a operar desde el portaaviones. Estos aviones, más los de exploración antisubmarina, en la década del 70 le proporcionaron a la Armada Argentina un gran potencial aeronaval dentro de las Armadas del continente.

Por otro lado, ya en aguas argentinas, el *25 de Mayo* recibió el sistema británico de comando y control *CAAIS* que incorporaba también un sistema de enlace de datos (data link), que le posibilitaron operar coordinadamente con los sistemas *ADAWS-4* que llevaban a bordo los destructores del *Tipo 42 Hércules* y *Santísima Trinidad* incorporados entre 1976 y 1979.

Para reemplazar a los viejos *Skyhawk*, en 1978 la Armada Argentina adquirió en Francia 14 cazabombarderos Dassault Breguet *Super Etendard*, comprados gracias a la Ley de Reequipamiento Naval de 1974, y dentro de las armas que los dotaban estaban los misiles aire superficie *AM-39 Exocet*, con lo que se ampliaba la capacidad ofensiva de la flota. Estos aviones empezaron a llegar a la Argentina a fines de 1981, y para el inicio del conflicto de las Malvinas, sólo se habían recibido 5 de ellos y aún no operaban desde el portaaviones, puesto que las modificaciones necesarias para emplearlos aún no habían concluido.

El *25 de Mayo* condujo la fuerza de tarea que invadió las islas Malvinas el 1° de abril de 1982, y luego de los desembarcos efectuó varias patrullas en la costa argentina, pero siempre alejado de la Fuerza de Tarea Británica. Luego que el crucero *General Belgrano* fuera hundido el 4 de mayo de 1982, la flota de mar argentina se replegó a sus puertos, y las aeronaves del *25 de Mayo* continuaron operando desde tierra.

Acabado el conflicto, el *25 de Mayo* continuó las modificaciones para operar los *Super Etendard*, que incluyeron un aumento del área de la cubierta de vuelo para acomodar dos aviones más y un recorrido general de la catapulta a vapor. En abril de 1983 recién pudo efectuar las primeras operaciones con sus nuevos aviones y en ese mismo año, su sistema de comando y control *CAAIS* fue reemplazado por el más moderno *SEWACO* de manufactura holandesa, muy similar al de los destructores de la clase *Almirante Brown (Meko 360)* que se hallaban en construcción en Alemania.

En el año 1985, se concluyó con un estudio que determinó que el *25 de Mayo* podría extender su servicio hasta 1992, proyectándose que en ese año debería ser reemplazado por un portaaviones de 30 000 toneladas, capaz de operar aviones de ataque. Sin embargo los fondos para construir tal buque no se llegarían a conseguir. Para continuar empleando al *25 de Mayo,* se planificó reemplazar su planta propulsora, considerándose varias configuraciones, incluyendo un sistema COSAG con dos calderas nuevas y dos turbinas a gas o una planta CODOG con cuatro motores Sulzer y dos turbinas a gas.

Su última navegación operativa la realizó entre febrero y marzo de 1988, efectuando adiestramiento en la mar con el Grupo Aeronaval embarcado, y desde mediados de aquel año, el *25 de Mayo* quedó inoperativo por limitaciones en la propulsión. Posteriormente, en junio de 1990, se firmó un contrato con la firma italiana Fincantieri la que se encargaría de dar asistencia técnica al astillero argentino AFNE de Río Santiago para efectuar el cambio de la planta propulsora del buque. El proyecto consistía en el reemplazo de las turbinas a vapor con turbinas a gas Fiat Aviazione *LM 2500*, motores diesel, y ejes con hélices de paso variable. Con sus turbinas retiradas de a bordo, el proyecto fue cancelado por severas restricciones presupuestales y el portaaviones continuó inoperativo en su amarradero de Puerto Belgrano, hasta que el 1° de febrero de 1997 fue definitivamente retirado del servicio. Luego, tras ser vendido en subasta pública, en enero de 1999 fue remolcado para su desguace hasta Alang, India.

Con la pérdida del *25 de Mayo*, la Armada Argentina, a pesar de que aún cuenta con los *Super Etendard*, se ha visto privada de un elemento disuasivo que le daba a su Flota una gran capacidad para proyectar su poder naval a gran distancia. Por las condiciones actuales de la economía argentina, creemos que pasarán muchos años antes que esa nación sudamericana vuelva a contar con un portaaeronaves.



Armada Argentina

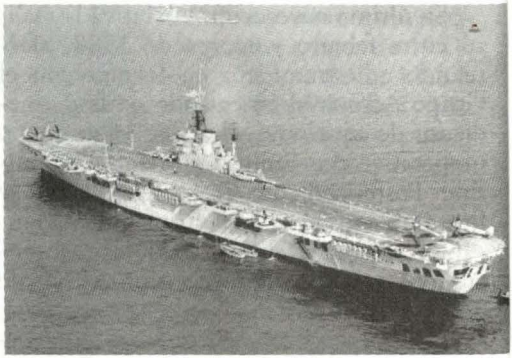
Cazabombardero naval Dassault Super Etendard. *La Armada Argentina adquirió 14 de estos aviones en 1978 para ser empleados a bordo del* 25 de Mayo. *A pesar que cuatro de ellos entraron en servicio en 1982, ninguno operó durante el conflicto de las Malvinas desde el portaaviones. No obstante, cumplieron un rol protagónico en aquella guerra hundiendo a dos buques británicos.*

PORTAAVIONES EN LA MARINA DE BRASIL

Brasil fue la primera nación sudamericana en constituir su aviación naval, creada en agosto de 1916, conformada por una escuela de aviación naval equipada con hidroaviones norteamericanos Curtiss modelo *F.* De allí en adelante, tuvo un desarrollo importante, y en 1922, se pensó en dotar a la flota de portaaviones, estudiándose la idea de convertir a dos antiguos mercantes de origen alemán, *Aracaju* y *Sahara,* pero esta idea no prosperó.

Para finales de la década del 30', la Marina llegó a contar con unos 100 aviones e hidroaviones de varios tipos. En 1930, como consecuencia de una campaña para constituir un Ministerio del Aire que controlase la aviación militar y civil en Brasil, los dos cuerpos de aviación de la Marina y del Ejército, fueron agrupados para formar la Fuerza Aérea Brasileña, bajo el control del nuevo Ministerio de Aeronáutica[9].

Privada de su arma aérea, la Marina brasileña requería contar nuevamente con una aviación naval, más aún si a principios de la década del 50', la Marina de Brasil dentro de sus planes de modernización, contemplaba adquirir un portaaviones al más breve plazo. Para ello, en 1955 creó la Dirección General de Aeronáutica del Ministerio de Marina, con el claro propósito de reconstituir su aviación naval. En 1958 adquirió dos helicópteros *Bell 47-G,* que operaron a bordo de los buques hidrográficos *Sirius* y *Canopus.* Otra medida derivada de la nueva política naval fue la creación de un centro de instrucción aeronaval cerca de Río de Janeiro, así como un servicio de transporte aeronaval[10].



Portaaviones británico HMS Veangance *en 1950 luego* Minas Gerais. *Este fue uno de los cuatro portaaviones de la clase* Colossus *que llegaría a tomar parte con la flota británica del Pacífico en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial.*

El *Minas Gerais*

Coincidiendo con el interés de Brasil de adquirir un portaaviones, en aquel momento, la política de reducción progresiva de fuerzas navales que llevaba a cabo la Gran Bretaña, hacía posible la próxima disponibilidad de buques de diverso tipo, incluyendo algunos portaaviones de la clase *Colossus.* Uno de ellos, el *Veangance,* se hallaba en reserva desde agosto de 1955 y fue ofrecido en venta a Brasil, concretándose su compra el 14 de diciembre de 1956. Con el nombre de *Minas Gerais,* no sería puesto en servicio sino hasta el 6 de diciembre de 1960, luego de ser sometido a una completa modernización.

Construido por Swan Hunter entre noviembre de 1942 y enero de 1945 para la Real Marina Británica, el *Veangance* tuvo una breve participación en la guerra, permaneciendo en el Mediterráneo durante

(9) Scheina, op.cit. p.230.
(10) Scheina, op.cit. p.231.

seis meses, siendo transferido a la Flota del Pacífico con base en Hong Kong en julio de 1945. En agosto de 1946 retornó a Gran Bretaña. Entre mayo y setiembre de 1948 fue acondicionado para navegar en el Ártico y efectuar pruebas y medir su capacidad de operar en condiciones de frío extremo, como parte de los ejercicios durante la "Operación Rusty". En 1950 fue designado buque insignia del Tercer Escuadrón de Portaaviones de la Home Fleet, y en 1952, durante la Guerra de Corea, fue empleado como transporte de tropas. A fines de ese año inició un período de recorrido concluido en noviembre de 1953. Desde ese año y hasta agosto de 1955 en que fue retirado, sirvió en la Real Marina Australiana, mientras era completado el portaaviones *Melbourne* (ex HMS *Majestic*). Comprado en diciembre de 1956 por Brasil, fue llevado hacia el astillero Verolme de Rotterdam, en donde a mediados de 1957 inició un proceso de reconstrucción y modernización total hasta diciembre de 1960. Los trabajos comprendieron el reforzamiento y ampliación de la cubierta de vuelo con un ángulo de 8°, aumento en la capacidad de carga de los elevadores, un mejoramiento en su capacidad para operar aviones al dotársele de una nueva catapulta a vapor para su lanzamiento y de nuevos cables de frenado que podían recibir aeronaves de hasta 30 000 lbs, así como la instalación de un nuevo sistema de control de apontonaje con espejos. En la planta propulsora, las calderas fueron retubadas y sus turbinas recorridas. Los nuevos sensores para vigilancia fueron de procedencia norteamericana, recibiendo un radar de búsqueda aérea *SPS-12*, un *SPS-8B* para control aéreo, y un *SPS-4* para búsqueda de superficie. En lo que se refiere al armamento, le fueron instalados dos montajes cuádruples de 40 mm a proa y popa de la nueva isla, y otro doble del mismo calibre en la banda de babor hacia popa. La isla fue la parte en la que quedaron más reflejados los cambios efectuados al ser totalmente reconstruida con un nuevo diseño, un mástil de celosía de mayor tamaño y una chimenea más pequeña.

Con sus nuevos equipos, cubierta de vuelo modificada y nueva isla, al completar su modernización, el *Minas Gerais* era un portaaviones casi nuevo.

A pesar de haberse logrado el objetivo de obtener un portaaviones, la Marina brasileña tuvo que enfrentar un problema inesperado, surgido de una absurda disputa con la fuerza aérea acerca de quién se haría cargo de los aviones que operarían desde su cubierta. A raíz de ello, desde el final de su modernización hasta 1963, el buque estuvo sin aviones. Este problema tuvo su origen en 1959, cuando el gobierno decidió que todos los aviones que operasen desde el portaaviones pertenecerían a la fuerza aérea; pero sin embargo, la Marina resolvió volar desde el buque y se adiestró personal naval con la Marina de los EE.UU. a la expectativa de tomar posesión de los helicópteros *SH-34J Seabat* y aviones *S-2A Tracker* destinados al portaaviones. Luego, en 1963 la Marina creó la Fuerza de Aviación Naval, con un grupo aeronaval embarcado, y además fueron comprados 6 aviones de entrenamiento *T-28* y 4 helicópteros más. Las aeronaves recién adquiridas empezaron a operar desde el *Minas Gerais* generando la oposición de la fuerza aérea, y motivando la intervención del Presidente Castello Branco, quién prohibió que los *T-28* fueran empleados desde el portaaviones durante un tiempo.[11]

Luego de otros incidentes adicionales, en enero de 1965, el gobierno decidió que las aeronaves de ala fija serían controladas por la fuerza aérea, y las de ala rotatoria por la aviación naval. Esta decisión limitaría por muchos años el control de las operacio-

(11) *Idem, p. 232.*



Marina do Brasil

Portaaviones Minas Gerais *en 1999.*

nes aéreas de a bordo, y desde entonces, durante gran parte de su servicio, el *Minas Gerais* fue empleado como portaaviones antisubmarino, con un grupo aéreo conformado normalmente por ocho aviones Grumman *S2-E Tracker* y helicópteros antisubmarinos, que en un primer momento fueron los *SH-34J Seabat* y posteriormente *SH-3D Sea King.*

En 1976, el *Minas Gerais* fue sometido a una nueva modernización y recorrido general, que consistió en dotarlo de un sistema de enlace de datos táctico (data link) para operar con las fragatas de la clase *Niteroi*, el reemplazo del radar de búsqueda aéreo *SPS-12* por el más moderno *SPS-40B*, y el recorrido integral de la planta propulsora.

En el año 1984, el gobierno brasileño anunció sus planes para adquirir 12 cazabombarderos *A-4 Skyhawk* para el *Minas Gerais*, pero esto fue desestimado el año siguiente por hallarse los recursos de compra de aeronaves destinados en el desarrollo del proyecto del caza ítalo-brasileño *AMX*[12].

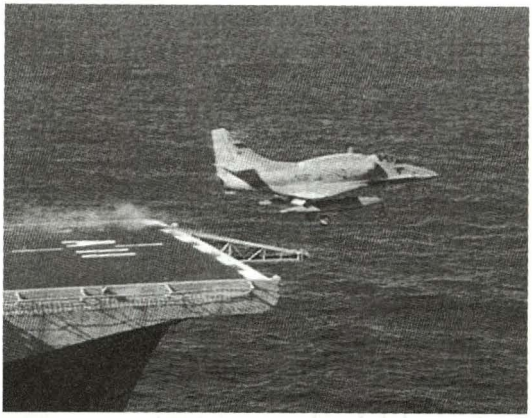
Para principios de la década del 90', como los planes para construir un nuevo portaaviones anunciados en 1985 todavía no se concretaban, el retiro del servicio del *Minas Gerais* aún no era contemplado. Mientras tanto, se decidió llevar a cabo su reacondicionamiento para extenderle su vida remanente. En esta oportunidad, entre julio de 1991 y octubre de 1993, las calderas fueron retubadas, las turbinas y sistemas auxiliares recorridos, se le dotó de un nuevo sistema de comando, control y comunicaciones SISCONTA, nuevos equipos y radares para control aéreo y un nuevo sistema de enlace de datos. Los cañones de 40mm fueron retirados, y en su reemplazo se instalaron dos lanzadores *Sadral* para misiles superficie-aire *Mistral.* Adicionalmente, en 1999 la catapulta fue íntegramente recorrida, y se emplearon algunos repuestos provenientes del recién dado de baja *25 de Mayo.*

Luego de muchos años de brega, las buenas noticias para la aviación naval embarcada brasileña llegaron en 1997, después que se obtuviera del gobierno la autorización para comprar a Kuwait un escuadrón de aviones de segunda mano *A-4 Skyhawk.*

Las aeronaves compradas en excelentes condiciones de mantenimiento a un precio de 70 millones de dólares, fueron 20 *A-4KU* (designados *AF-1* por la Marina) y 3 *TA-4KU* de entrenamiento (designados *AF-1A*). Una vez llegadas a Brasil, fueron sometidas a un reacondicionamiento, y en setiembre del 2000, iniciaron los primeros ejercicios de aproximación, apontonaje y despegue inmediato sobre la cubierta del portaaviones, con 5 de los *Skyhawk*, piloteados por un piloto naval norteamericano, uno argentino y tres brasileños[13]. Finalmente, en enero del año siguiente, los *Skyhawk*, agrupados en el Escuadrón de Aviones de Interceptación y Ataque (Esqd VF-1), empezaron a operar a bordo del *Minas Gerais*, durante el ejercicio CATRAPO/HELITRAPO[14].

(12) *Scheina, Robert. "Latin American Navies". En Proceedings, ed. marzo 1985. p.37.*
(13) *Jane's Defence Weekly. "Brazilian carrier operates Skyhawks" En: Jane's Defence Weekly. Ed. 4 oct.2000. p. 10.*
(14) *Marina do Brasil. "Aeronaves AF-1 Skyhawk operan a partir do* Minas Gerais*". En: Nomar, ed. 5 febrero 2001, n.° 706.p.3.*





Marina do Brasil

Fotografías tomadas a bordo del Minas Gerais *en enero del 2000, durante los primeros catapultajes de los cazabombarderos* A-4 Skyhawk *adquiridos para la aviación naval brasileña en 1998.*

Con la llegada del recién adquirido portaaviones *Sao Paulo* (ex *Foch* de la Marina Nacional Francesa) en febrero del 2001, la Marina brasileña determinó el pronto retiro del servicio del *Minas Gerais*. Esto ocurrió el martes 16 de octubre, cuando el portaaviones veterano de la Segunda Guerra Mundial, era finalmente retirado del servicio en el Arsenal Naval de Río de Janeiro. Sin embargo, su destino final no está aún escrito, puesto que desde Gran Bretaña, la asociación "Battle of the Atlantic Memorial Ships" (BAMS) con sede en el Aeronautical Heritage Center de Southampton, ha manifestado su interés por adquirirlo y, luego de remolcarlo hacia ese puerto británico, convertirlo en museo flotante. Se sabe también que el alcalde de Río de Janeiro, tiene la misma idea de conservar la nave para la ciudad.

Los proyectos para la construcción de un nuevo portaaviones y la compra del *Foch* francés, rebautizado *Sao Paulo*

La construcción de un nuevo portaaviones ha sido durante muchos años un proyecto que para la Marina brasileña en la práctica ha resultado inalcanzable por los altos costos que una nave de este tipo demanda. El reemplazo del *Minas Gerais*, empezó a ser considerado a finales de la década del 70', y fue en julio de 1981, cuando la Marina brasileña anunció sus planes para la construcción de dos portaaeronaves de pequeño tamaño, capaces de operar aviones V/STOL y helicópteros. Sin embargo, este proyecto fue sucesivamente pospuesto a favor de los programas de construcción de submarinos en astilleros propios y de la modernización de las fragatas de la clase *Niteroi*.

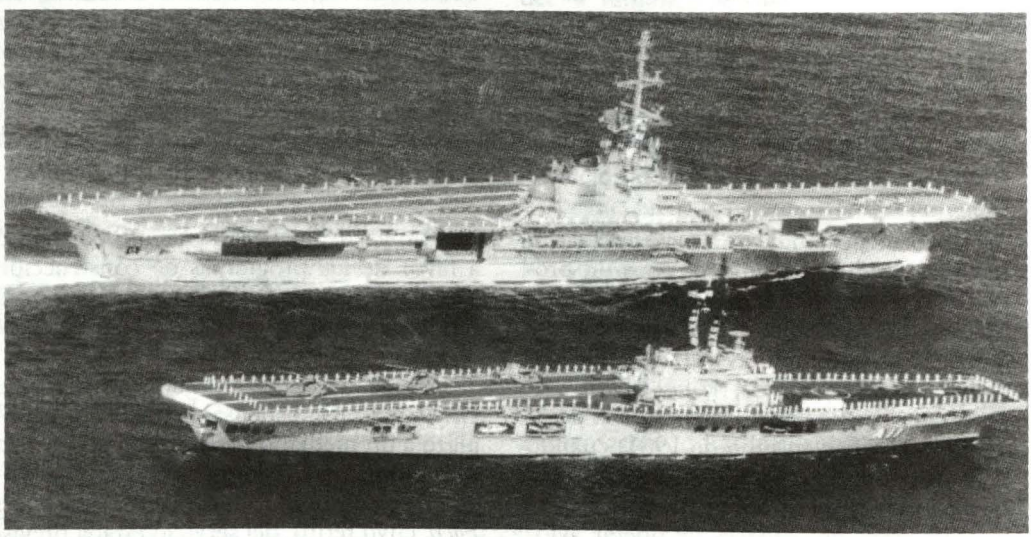
Pero, la evidente antigüedad del *Minas Gerais*, hacía indispensable hallar un reemplazo a un mediano plazo, y una solución a este problema fue lograda con la posibilidad de comprar el portaaviones francés *Foch*, cuyo retiro del servicio estaba previsto para principios del 2000.

Luego de entablarse las conversaciones para su adquisición a mediados de 1999, en el mes de agosto del año siguiente, el Ministerio de Defensa Francés anunció oficialmente la venta del *Foch* a Brasil, por un precio ascendente a 42 millones de dólares, incluyendo el coste por los trabajos de reacondicionamiento general, los que fueron llevados a cabo en el Arsenal Naval de Toulon.

El *Foch*, rebautizado *Sao Paulo*, fue oficialmente incorporado el 15 de noviembre del 2000, y luego de concluir su alistamiento y pruebas respectivas, zarpó de Brest el 6 de febrero del 2001, con una dotación reducida de 600 hombres con destino a Río de Janeiro, a donde arribó el 17 del mismo mes. Luego de su llegada y una vez completada y preparada su nueva dotación, inició los entrenamientos con su grupo aéreo, compuesto por 15 cazabombarderos *AF-1 Skyhawk*, 6 helicópteros *SH-3D Sea King*, 3 Aerospatiale *UH-12 Esquilo* y 2 *UH-14 Cougar*.

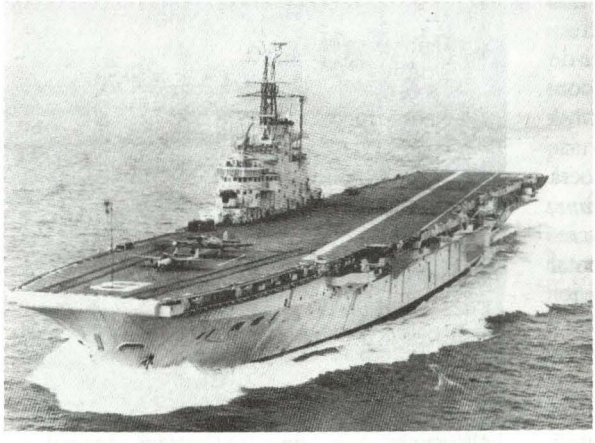
Lo más importante respecto al *Sao Paulo* es que no tiene limitaciones para embarcar cualquier tipo de aeronave de combate naval existente en el mercado con aptitud para ser catapultada y aterrizar en un portaaviones. En comparación a los pequeños portaaviones como el español *Príncipe de Asturias*, el italiano *Garibaldi*, o los británicos de la clase *Invincible*, cuyas cubiertas tienen a proa el *Sky Jump*, que los limita a operar únicamente con aviones *Harrier* y helicópteros, el *Sao Paulo*, aun a pesar de sus casi 40 años, continúa siendo un buque superior por sus capacidades. Puede mantener permanentemente en el aire una patrulla aérea de combate para defensa propia y el resto de aeronaves en misiones de ataque, más allá del alcance de las armas de su grupo de tarea, logrando una proyección del poder naval a gran distancia.

La presencia de este portaaviones en la Marina brasileña, sumada a la variada y numerosa composición de su escuadra, le otorga a Brasil una gran capacidad de disuasión y sin duda le confiere la supremacía entre las armadas del continente.



Portaaviones Sao Paulo *y* Minas Gerais. *Con la adquisición del primero, la Marina brasileña encontró finalmente un reemplazo para el segundo.*

GESTIONES PARA ADQUIRIR PORTAAVIONES EN LA ARMADA DE CHILE



Portaaviones británico HMS Centaur. *La Armada de Chile tuvo cierto interés en adquirirlo a mediados de los 60'.*

La Armada de Chile, al igual que la mayor parte de otras armadas del continente, vio los inicios de su aviación naval durante la década de los 20' del siglo pasado. Dentro del pequeño número de aeronaves adquiridas por la armada, se hallaban seis hidroaviones *Short 184* y dos *Sopwith Baby*. Fue con uno de estos últimos que se llevaron a cabo las primeras operaciones aeronavales de manera experimental a bordo del crucero *O'Higgins*, y en el transcurso de 1920, el acorazado *Almirante Latorre* embarcó a alguno de ellos en varias ocasiones para realizar espoteo aéreo en ejercicios de tiro[15]. Posteriormente, en la modernización efectuada al *Latorre* en Gran Bretaña entre los años 1929 y 1931, le fue instalada una catapulta en la cubierta de toldilla, empleando un hidroavión *Fairey IIIF*. El *Latorre*, mantuvo su catapulta hasta poco después de la Segunda Guerra Mundial. Otro de los buques chilenos en emplear el hidroavión fue el buque madre de submarinos *Araucano* construido en Gran Bretaña en 1929, y que embarcaba también un *Fairey IIIF*.

Entre tanto, la aviación naval chilena se había instalado en 1921 en la caleta Las Torpederas cercana a Valparaíso, en una primera e improvisada base, y en marzo de 1923 fue oficializada su existencia como parte integrante de la Armada. En 1925, la base aeronaval fue reubicada en Quintero, desde donde continuó sus operaciones.

Cabe mencionar que desde marzo de 1930 la aviación naval se fusionó con la aviación del Ejército dando lugar a la formación de la Fuerza Aérea de Chile, con lo que todas las aeronaves pasaron a cargo de esa nueva arma.

A pesar de no contar ya con una aviación naval, años después surgieron algunos esfuerzos por capacitar oficiales navales para pilotear aeronaves. Por ejemplo, en 1945 la armada chilena envió a 10 oficiales a los EE.UU. para obtener el título de aviadores navales, y estos pilotos navales llegaron a calificarse, operando aviones de caza y torpederos a bordo del portaaviones USS *Wright*, con miras a un futuro renacimiento de la aviación naval. Por gestiones de la propia Armada, esto se daría en 1953, cuando el gobierno chileno autorizó su restablecimiento, dando inicio a sus actividades desde el aeródromo de El Belloto, en la comuna de Quilpué, a 20 kilómetros de Valparaíso, siendo sus primeras aeronaves dos helicópteros *Bell*.

Con su aviación naval nuevamente en existencia, al parecer pronto surgieron planes para dotar a la Escuadra chilena con un portaaviones. En efecto, en octubre de 1956, los diarios *La Estrella* y *El Mercurio* de Valparaíso, publicaron noticias acerca de las pretensiones de la Armada de Chile por adquirir un portaaviones a los EE.UU. indicando que una comisión presidida por el almirante Alfredo Natho se hallaba en Washington efectuando gestio-

(15) Layman, R.D. "Sparrows Among the Hawks: Shipboard Aviation of the smaller Navies", 1919-1939. En: Warship International, n.° 2, 1984. p. 142.

nes para obtener la venta de un buque de ese tipo. Al parecer estas gestiones no prosperaron al no haber obtenido del gobierno de los EE.UU. una respuesta afirmativa al respecto.

El siguiente esfuerzo conocido por parte de la Armada chilena para lograr obtener un portaaviones sucedió en 1966, cuando se planteó al gobierno la necesidad de adquirir un portaaviones[16]. Aparentemente, la intención era comprar en Gran Bretaña al HMS *Centaur*, que se hallaba en situación de reserva como resultado de la nueva política gubernamental tendiente a retirar del servicio a los portaaviones en la flota.

Sin embargo, la compra del portaaviones quedó en un mero propósito, debido a que no contó con la aprobación gubernamental. Esta decisión, causó la disconformidad de algunos jefes navales chilenos que presionaron para que la compra procediese, lo que a su vez provocó como respuesta por parte del gobierno, el pase al retiro de los vicealmirantes Newmann y Searle[17].

El último intento conocido por parte de la Armada chilena para adquirir un portaaviones ocurrió a principios de la década de los 80', específicamente en el transcurso del año 1981, cuando la Real Marina Británica ofreció en venta el portaaviones HMS *Hermes* con su dotación de aeronaves V/STOL *Harrier*, que para ese momento tenía previsto su retiro del servicio para 1983[18]. Sin embargo, este ofrecimiento se vería truncado por el Conflicto de las Malvinas.

Concluido el conflicto, la Armada chilena continuó con su interés por el *Hermes*, y esto quedó de manifiesto cuando en una entrevista, el vicealmirante Mauricio Poisson, Jefe de Estado Mayor de la Armada, declaró: *"yo pienso que cada marino tiene en mente la idea de poseer un grupo de tarea basado en un portaaviones"*. Esta declaración no fue una simple idea, puesto que en agosto de 1983, una delegación chilena visitó el buque, con lo que quedaba en



Crucero chileno O'Higgins, *amarrado en la Base Naval de Talcahuano en 1992. A mediados de los 80' existió el propósito de convertirlo a portaaeronaves.*

claro el interés por dicha nave. Sin embargo, había un gran escollo para lograr el objetivo, y era el monetario. A pesar de contar con una economía boyante y en crecimiento, la adquisición del portaaviones resultaba onerosa, no tanto por el buque en sí, sino por el grupo aéreo con el que se requería equiparlo. En aquel momento, para la Armada chilena era más prioritario "renovar" las unidades de su vetusta escuadra, que dotarla de un portaaviones.

Ante la imposibilidad de adquirir el *Hermes*, la Armada de Chile perdió definitivamente la oportunidad cuando la India compró este portaaviones en abril de 1986 a un coste de 25 millones de dólares, más su grupo aéreo de *Sea Harriers* por 60 millones más.

Paralelamente a las gestiones que se efectuaban en Gran Bretaña para la compra del *Hermes*, la Armada de Chile se hallaba efectuando estudios para convertir al viejo crucero *O'Higgins* (ex USS *Brooklyn*) en portaaeronaves con capacidad para operar helicópteros o aviones *Harrier* de despegue vertical. Debemos suponer que lo costoso de tal modificación, así como la antigüedad del buque que había sido construido entre 1935 y 1937, debieron ser factores determinantes para que tal propósito no se llevara a cabo.

(16) Huerta, Ismael. Volvería a ser Marino. Ed. Andrés Bello. Santiago, 1988. p. 342
(17) Ídem, p. 344.
(18) Scheina, Robert. "Latin American Navies". En Proceedings, marzo 1982. US Naval Institute Press.p. 33.



Navy News

Portaaviones HMS Hermes.
El alto costo de su grupo aéreo probablemente fue un factor decisivo para que la Armada de Chile desistiera de su compra.

En años recientes, algunos analistas chilenos han planteado nuevamente la necesidad de que la Armada chilena cuente con un buque del tipo portaaviones. Esta es una posibilidad que todavía sigue siendo remota, aunque no imposible, puesto que descartando la construcción de una nueva unidad por los altos costes que involucra, la compra de un portaaviones de segunda mano podrá ser factible siempre y cuando alguna de las pocas armadas que poseen este tipo de buque decida retirarlo del servicio en un mediano plazo. Respecto a esto, en algunas revistas especializadas en temas navales, se ha especulado últimamente acerca de que en Gran Bretaña se estaría considerando adelantar el retiro de HMS *Invincible* para el 2006 y que Tailandia por razones presupuestales retiraría también del servicio a su portaaviones *Chakri Naubet*, pero estas noticias aún se hallan en el terreno de las especulaciones. Por otro lado, no debemos descartar otras posibilidades como podría ser la conversión de un buque mercante o auxiliar para la operación de aeronaves.

GESTIONES PARA ADQUIRIR PORTAAVIONES EN EL PERÚ

A pesar de haber sido una de las pioneras en Sudamérica, la Aviación Naval peruana, creada originalmente en 1919, en su primera época, tuvo un corto pero fructífero periodo de vida antes de fusionarse con la aviación del ejército para formar el Cuerpo Aéreo del Perú y luego lo que es la actual Fuerza Aérea. Hasta su nueva conformación como componente de las fuerzas navales en 1963, la única oportunidad en la que se emplearon medios aeronavales embarcados a bordo de una unidad de combate, fue durante el Conflicto con Colombia. Esto ocurrió en abril de 1933, cuando se embarcó a bordo del crucero *Almirante Grau*, un hidroavión Vought *UO-5* piloteado por el teniente primero José San Martín, para ser utilizado como aeronave de exploración.[19]

Después de 1963, el Servicio de Aviación Naval tuvo un modesto desarrollo inicial, hasta que a mediados de los 70' iniciaría su verdadero despegue. Durante este tiempo, la primera ocasión de la que se tiene noticia en torno a la posibilidad de adquirir portaaviones data de 1968, en momentos en que la Armada Argentina -que poseía el portaaviones *Independencia* (ex HMS *Warrior*) adquirió un segundo buque del mismo tipo, el *Karel Doorman* holan-

(19) *El* Almirante Grau, *así como los submarinos* R-1 *y* R-4, *conformaron la Fuerza Avanzada del Atlántico, cuya misión era –en caso de iniciarse las acciones bélicas– hostilizar la costa colombiana en el Caribe, detener el tráfico marítimo y atraer a la aviación de ese país, aliviando las operaciones en la amazonía y penetrar posteriormente en el Amazonas para desalojar a las fuerzas enemigas posesionadas de Leticia.*

dés, luego rebautizado *25 de Mayo*.

El ofrecimiento del *Independencia* al Perú fue efectuado en setiembre de 1968 por el entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada Argentina, vicealmirante Pedro Gnavi al contralmirante Manuel Fernández Castro de la Armada peruana. En posteriores conversaciones a cargo del Agregado Naval del Perú en Argentina, se supo el interés de ofrecerlo al Perú de manera exclusiva.

Esta interesante oferta fue tratada en el Consejo Superior de Marina en la sesión correspondiente al mes de setiembre de ese año, y fue desestimada principalmente por que en aquel momento, la concepción estratégica de la conformación de las fuerzas navales peruanas no consideraba una nave de ese tipo, así como por las limitaciones que tenía para operar con aviones modernos, y la antigüedad de sus equipos, cuyo cambio y modernización demandarían una inversión elevada para la cual la Marina no estaba preparada.[20]



Portaaviones HMS Bulwark *con aviones de despegue vertical* Harrier *efectuando pruebas en 1976*

Las gestiones para adquirir el portaaviones británico *Bulwark*

En 1976, la revista *Navy International* en su edición correspondiente al mes de julio, presentó un amplio reporte acerca de las armadas sudamericanas. Lo interesante de ese artículo, resultaba ser la noticia de que el Perú se hallaba efectuando conversaciones con el Ministerio de Defensa Británico para comprar el portaaviones HMS *Bulwark* como plataforma para aviones *Harrier* de despegue vertical.[21]

En efecto, a raíz de un anuncio efectuado por el Ministerio de Defensa Británico en agosto de 1975, en el que se indicaba el retiro del servicio de algunas unidades navales a consecuencia de una reducción en el presupuesto de defensa, el Comisionado Naval del Perú en Europa y Agregado Naval en Gran Bretaña, contralmirante Daniel Masías, tomó conocimiento que dentro de las unidades consideradas para ser retiradas se hallaba el portaaviones HMS *Bulwark*. Esta noticia fue comunicada al Estado Mayor General de la Marina el 18 de agosto. Acto seguido, el 9 de setiembre siguiente, esa jefatu-

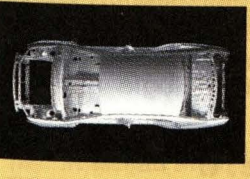
(20) *Archivo Histórico de Marina. Serie Comandancia General. Subserie Consejo Superior de Marina. Actas de Sesiones. Setiembre 1968. Sobre n.° 34.(21). Idem, p. 344.*

(21) *Preston, Antony. "South America's Navies". En: Navy International. ed. jul 1976. Vol. 81, n.° 97. pp.13-25.*

Equipamiento estándar:
"GOA" sistema de absorción de impactos + tu futuro

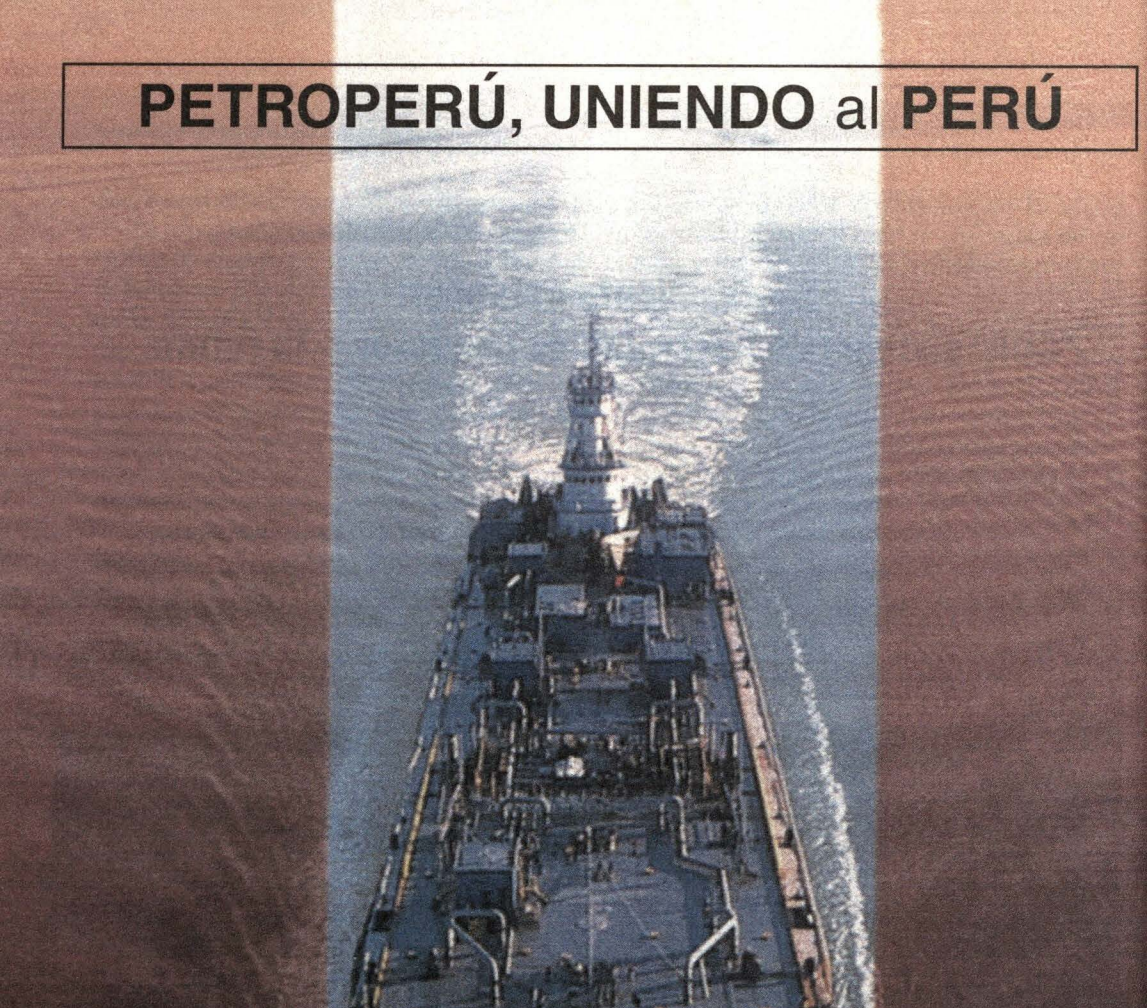


Nuevo *COROLLA*, y nada más.



La tranquilidad de saber que tus seres queridos están sanos y salvos es inherente al nuevo Corolla. Diseñado integramente para dar máxima seguridad, el nuevo Corolla incluye el sistema GOA (Global Outstanding Assestment) de absorción de impactos que ayuda a protegerlo en caso de colisión. Además, presenta airbags para el piloto y copiloto, cinturones de seguridad delanteros con pretensor y limitador de fuerza y apoyacabezas delanteros y posteriores. Definitivamente, tu futuro se ve claro dentro del nuevo Toyota Corolla.

PETROPERÚ, UNIENDO al PERÚ



Desde hace más de 32 años, los combustibles de PETROPERÚ son fuente de energía, integración y progreso para todos los peruanos. Porque queremos nuestra tierra, ponemos nuestra tecnología al servicio de la gente.

PETROPERÚ, la energía del Perú

PETROPERÚ BUNKER

PETROPE

Mejorando la calid



Royal Navy

La versión naval del Harrier -el Sea Harrier- *entró en servicio a bordo del portaaviones HMS* Hermes *y luego en los demás de la clase* Invincible. *Durante el conflicto de las Malvinas demostraría su capacidad ofensiva y gran versatilidad en combate.*

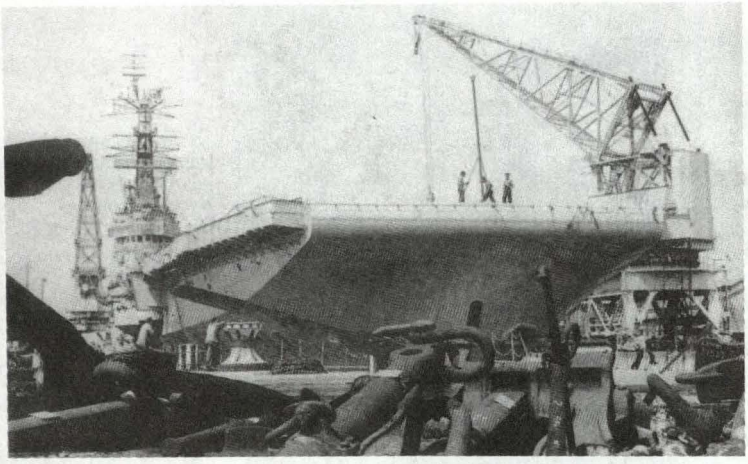
ra con la aprobación del Ministro y Comandante General de la Marina vicealmirante Jorge Parodi Galliani dispuso que el comisionado naval, contralmirante Masías, efectuara gestiones para obtener información del Ministerio de Defensa Británico acerca del posible retiro del servicio del portaaviones, recibiendo posteriormente órdenes de oficializar las gestiones para su adquisición. Ello se hizo a través de una carta de intención dirigida al Ministerio de Defensa Británico en el mes de octubre y en respuesta y en consideración a la propuesta peruana, el Ministerio de Defensa, mediante documento fechado el 16 de diciembre del mismo año[22], comunicaba que le daba prioridad al Perú en caso el buque fuese retirado del servicio y puesto en venta.

Como se ha indicado, la Marina británica había dispuesto el pase a situación de reserva del *Bulwark* en la Base Naval de Portsmouth, a cargo de una dotación encargada de su preservación y mantenimiento.

Esto fue también de conocimiento del almirante Masías, quien había continuado las conversaciones con las autoridades navales británicas y del Ministerio de Defensa, llegando a entrevistarse el 13 de enero de 1976 con el almirante Sir Edward Ashmore, Primer Lord del Mar, quien le indicó que el *Bulwark* sería mantenido en reserva hasta la entrada en servicio del nuevo portaaviones HMS *Invincible*[23], y que por parte del gobierno británico no había ningún impedimento para que el buque fuera posteriormente vendido al Perú. En dicha reunión se autorizó que una comitiva de oficiales peruanos presidida por el almirante Masías efectuara una visita de inspección al buque.

La referida visita se llevó a cabo el 6 de abril, cuatro días antes que el buque pasara a su nueva situación, estando la comitiva conformada por el almirante Masías, el capitán de navío Raúl Vargas Fuller y el capitán de fragata Luis Giampietri Rojas. Luego de haber inspeccionado al *Bulwark*, el referido jefe presentaría su informe al Jefe del Estado Mayor General de la Marina, en el que luego de detallar minuciosamente la condición del buque, concluyó que *"debido al magnífico estado operativo y de conservación de dicho buque, no sería necesaria ninguna inversión para su utilización y empleo por la Marina de Guerra del Perú, salvo en caso la Superioridad lo estime conveniente, el cambio de los radares de control aéreo y de alarma temprana y*

(22) *Oficio D7SALES/337/9, fecha 16 diciembre 1975 del Ministerio de Defensa Británico.*
(23) *Se estimaba entonces que el* ***Invincible*** *podría entrar en servicio a más tardar a fines de 1978.*



Maritime Books

HMS Bulwark *en situación de reserva, amarrado a muelle en la Base Naval de Portsmouth a mediados de 1976. En dicho lugar fue visitado por una comisión naval peruana el 6 de abril del referido año como parte de las negociaciones para su posible adquisición.*

contramedidas electrónicas por tener cierta antigüedad y existir problemas en la obtención de repuestos."

La siguiente comunicación en ser cursada, fue un informe fechado el 17 de mayo siguiente, en el que el almirante Masías informaba a la Comandancia General el estado del avance de las gestiones indicando que el Director de Ventas del Ministerio de Defensa, R.J. Harding había manifestado nuevamente entre otros puntos que el Perú tenía la primera prioridad y que era el único país que hasta la fecha había hecho gestiones para adquirir al *Bulwark*.

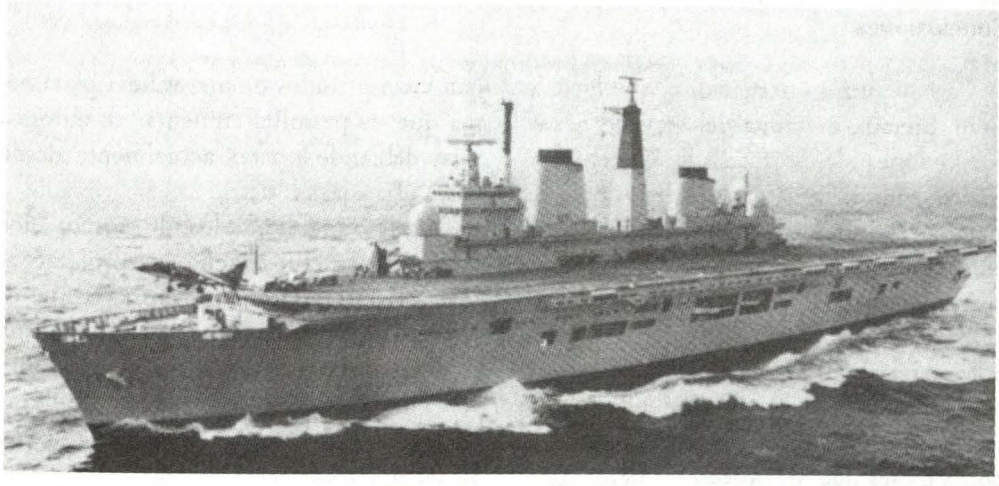
El 21 de febrero 1977, la Embajada Británica informó al Estado Mayor que el Director de Ventas del Ministerio de Defensa Británico R. J. Harding acompañado del general de brigada P. Heindenstam, visitarían el Perú del 2 al 7 de marzo deseando encontrarse con el Jefe del Estado Mayor General de la Marina y el Director General de Logística para conversar entre otros puntos sobre el HMS *Bulwark*.

En enero de 1978, la Marina recibió la visita de otros dos representantes del Ministerio de Defensa Británico donde se puso nuevamente de manifiesto el interés por el HMS *Bulwark*. Sin embargo, se sabía que los funcionarios británicos continuaron viaje para visitar otros países sudamericanos, estimándose que en tales oportunidades ofrecieron en venta la mencionada unidad.

Dentro de los planes de adquisiciones navales de la época, la compra del *Bulwark* se estimaba necesaria, en primer lugar con la finalidad de potenciar la capacidad para realizar operaciones anfibias, ya que el buque podía transportar 24 helicópteros tipo *Sea King*, 1200 infantes de Marina y todo el material necesario para mantenerlos en combate de playa, durante 24 horas por un lapso de 10 días, y contaba con una velocidad máxima de 28 nudos.

Por otro lado, una plataforma de este tipo permitiría ejercer el control del mar en áreas específicas considerando su capacidad de embarcar helicópteros dotados de misiles aire-superficie y antisubmarinos, así como contar con todos los sistemas de comunicaciones necesarios para desempeñarse como buque comando de una fuerza de tarea, permitiendo ejercer el control táctico de una gran área de mar.

La oferta del *Bulwark* resultaba ser atractiva por varias razones. Conociendo cual era su estado de operatividad de acuerdo a lo informado por el agregado naval en Gran Bretaña, se sabía que su



HMS Invincible. *El retraso en su construcción prolongó la permanencia en servicio del* Bulwark, *evitando cualquier posibilidad de venta de este al Perú.*

puesta en servicio no demandaría mayor inversión; por otra parte, el precio, estimado en cuatro millones de dólares, permitiría obtener casi de inmediato un portaaeronaves mientras que si se decidiera por construir uno nuevo –como el portaaviones de 18 000 toneladas que ofertaba el astillero Yarrow- su costo sería mucho mayor (unos 42 millones de dólares) y recién se podría disponer de él entre 6 a 8 años después de iniciada su construcción.

A pesar de las serias intenciones de la Armada peruana por lograr comprar al *Bulwark*, lo que dejó en "fojas cero" todo lo avanzado, fue decisión de las propias autoridades británicas. En efecto, en 1978, su mayor portaaviones, el *Ark Royal* sería retirado del servicio definitivamente, con lo que el *Hermes* quedaría como el único portaaeronaves disponible. Esto, más el retraso en el término de la construcción del portaaviones VSTOL *Invincible*, conllevó a reevaluar la situación del *Bulwark*, cuya reactivación y reincorporación como portahelicópteros antisubmarino fue prontamente decidida.

Dicha determinación fue anunciada por el Secretario de Defensa Británico el 25 de enero de 1978, y una semana después, el Agregado de Defensa Británico en el Perú comunicaba dicha noticia a las autoridades navales peruanas, indicando que el retorno del *Bulwark* al servicio excluía la posibilidad de su venta al Perú por un buen tiempo.

Con respecto al buque, en marzo de 1978, inició su reacondicionamiento entrando nuevamente al servicio en febrero de 1979, operando como portaaviones antisubmarino hasta que fue retirado del servicio definitivamente a principios de 1981.

Así concluía la oportunidad más cercana que tuvo nuestra Armada para adquirir un portaaviones.

Después de este episodio frustrado, continuarían algunos estudios sobre portaaviones, pero dadas las posibilidades tan escasas de obtener un buque de segunda mano y las remotas de construir uno nuevo por el elevado coste que demandaría, el tema quedó definitivamente en el olvido.

Conclusiones

La coyuntura internacional que llevó a Gran Bretaña a retirar del servicio a sus portaaviones desde fines de la Segunda Guerra Mundial y la década de los 80' fue la que permitió que algunas naciones europeas, asiáticas y sudamericanas obtuvieran portaaviones.

Sin embargo, en los tiempos actuales prácticamente resulta imposible adquirir un buque de esta clase de segunda mano. La razón se debe a que sencillamente los pocos países que los poseen no tienen planes para retirarlos del servicio. Debemos considerar también que el costo para construir un portaaviones y dotarlo de un grupo aéreo está más allá de cualquier presupuesto de las armadas de la región, por lo que es poco probable o quizás imposible que alguna otra armada sudamericana pueda incorporar este tipo de buque a su flota en el mediano plazo.

En el caso de la Armada Argentina, indudablemente, las drásticas reducciones en el presupuesto de defensa impedirá por un largo tiempo la posibilidad de que su flota de mar vuelva a contar con un portaaviones. La baja del *25 de Mayo* ha significado la notable disminución de la capacidad operativa de la aviación naval argentina y la proyección del poder naval de su flota. Los *Super Etendard* y los *S-2T Turbo Tracker* se han visto privados de una valiosa plataforma que les permitía aumentar su autonomía, debiendo operar actualmente desde bases ubicadas en tierra.

Brasil, que durante los últimos 20 años intentó infructuosamente reemplazar al *Minas Gerais* por un portaaeronaves nuevo, con la compra del *Foch* francés halló una solución temporal que le permitirá al menos por 10 años más, continuar empleando este tipo de buques antes de pensar en su reemplazo.

En lo que refiere a Chile, sus aspiraciones de incorporar un portaaviones a su Escuadra se vieron en el pasado limitadas por factores económicos (como en el caso del *Hermes*) y para el futuro, deberá concretar sus proyectos en curso para el reemplazo de sus vetustas unidades de superficie antes de pensar en adquirir un buque del tipo portaaviones.

En el caso del Perú, después de los proyectos no concretados para contar con un portaaviones de la década de los 70', la concepción estratégica ya no considera este tipo de unidades pero sí el empleo de elementos aeronavales de la rotatoria embarcados a bordo de las fragatas con capacidad antisuperficie y antisubmarina, así como el empleo de aeronaves de exploración y antisubmarinos con base en tierra.

Portaaviones británicos 1941-1980



Portaaviones HMS Illustrious *en 1953. La modernización planeada para los portaaviones de flota británicos completados durante la Segunda Guerra Mundial a excepción del* HMS Victorious, fue desestimada a principios de los 50' por el elevado costo que representaba.

Al final de la Segunda Guerra Mundial la economía de Gran Bretaña quedó en una situación crítica que obligaría a una drástica reducción de sus fuerzas navales, y los portaaviones no fueron ajenos a ello. En agosto de 1945, la Real Marina Británica tenía en servicio seis portaaviones de flota de las clases *Illustrious* e *Implacable*, cinco portaaviones ligeros de la clase *Colossus* y treinta y ocho portaaviones de escolta. Estos portaaviones, en su mayoría cedidos por los EE.UU. por la Ley de Préstamo y Arriendo, fueron devueltos a su país de origen a principios de 1946. En construcción se hallaban dos portaaviones de flota de la clase *Ark Royal*, seis portaaviones ligeros de la clase *Majestic* y cuatro de la clase *Hermes*. De la clase *Hermes*, tres fueron completados entre los años 1953-1954, y el *Hermes*, con un nuevo diseño, entró en servicio en 1959. De la clase *Ark Royal*, el *Eagle* fue completado en 1952 y el propio *Ark Royal* sería concluido en 1955.

Aun a pesar de ya no ser la mayor potencia mundial, Gran Bretaña todavía requería de una flota capaz de mantener la paz en los confines de su imperio. Los portaaviones con sus aeronaves de ataque, podían desempeñar el rol que tradicionalmente habían tenido los cruceros en los territorios de ultramar con la misma flexibilidad que aquellos. En adición, dado que Gran Bretaña dependía mayoritariamente de su comercio marítimo, se hacía necesaria la presencia de portaaviones antisubmarinos para defender sus rutas marítimas de la amenaza que representaban los submarinos soviéticos.

Sin embargo, debido a la política de defensa imperante durante los 50' conllevaba a una progresiva reducción de las fuerzas navales y al repliegue de las mismas del Lejano Oriente, la fuerza de portaaviones poco a poco se fue reduciendo, siendo retirados del servicio los de la clase *Illustrious* e *Implacable*, seguidos por los ligeros de la clase *Colossus* y los inconclusos *Majestic*. En el caso de los portaaviones ligeros, no obstante ser buques relativamente nuevos, su limitada capacidad para operar aviones de reacción fue un factor gravitante en la decisión de prescindir de ellos. Fue entonces el prematuro retiro de estos portaaviones, lo que posibilitó que varios países occidentales pudieran incorporarlos a sus respectivas flotas.

Luego de esta primera reducción, a principios de la década del 60', la flota de portaaviones quedó conformada por cinco portaaviones de la clase *Ark Royal*, uno de la clase *Hermes*, uno de la clase *Centaur* y el modernizado *Victorius*. Luego de la guerra, la Real Marina Británica planificó modernizar a los seis portaaviones de flota construidos durante la guerra, y el primer portaaviones en ser sometido a modernización fue el *Victorious*, que ingresó a astillero en 1950 para un proceso de transformación calculado en cuatro años de duración, luego del cual estaría capacitado para operar aeronaves de propulsión a chorro de nueva generación. Sin embargo, el *Victorious* se convertiría en el único en ser modernizado, puesto que los planes para los demás fueron cancelados en 1952 debido al alto costo que implicaban. La reconstrucción del *Victorious* mostró las dificultades que implicaba la modernización de un portaaviones. El proceso demoró ocho años, el doble de lo previsto, siendo concluido en 1958. Otros dos, el *Bulwark* y el *Albion*, habían sido convertidos en buques de comando para operaciones anfibias entre los años 1959 y 1961. Habiendo sido diseñados estos portaaviones durante la Segunda Guerra Mundial, la Real Marina había iniciado en 1959 el diseño para una serie de cinco nuevos portaaviones de flota, conocidos luego como clase *CVA-01*. Mientras el diseño era elaborado, el gobierno laborista de turno efectuaba estudios para determinar el futuro de las fuerzas militares británicas y los elementos aéreos necesarios. Los problemas para el arma aérea de la flota vinieron cuando se vieron contrapuestos los planes de la fuerza aérea y la marina. La Real Marina Británica planteaba un requerimiento de 5 portaaviones mientras que la RAF argumentaba a fa-



De los portaaviones ligeros de flota de las clases Colossus *y* Majestic, *la Real Marina Británica construyó un total de 16 unidades. En la foto, uno de ellos, el* HMS Ocean.

vor de la compra de cazabombarderos americanos *F-111*. Lamentablemente esta controversia concluyó con la anulación definitiva del proyecto *CVA-01* en febrero de 1966.

Esta situación hacía vislumbrar la desaparición del arma aérea de la flota para fines de los 70', pero sin embargo, el diseño de un nuevo tipo de buque, el "crucero de cubierta corrida", nacido con el propósito inicial de embarcar helicópteros antisubmarinos, sería el que salvaría la situación.

El caso de los "cruceros de cubierta corrida" o clase *Invincible*, resulta interesante puesto que a pesar de ser en la práctica portaaeronaves, dicha clasificación les permitió evitar ser catalogados como tal, dado que el término resultaba ser políticamente sensible desde la cancelación del proyecto *CVA-01*. Por otro lado, la entrada al servicio de los primeros aviones de combate *Harrier* de despegue vertical y el desarrollo de la versión naval del mismo, el *Sea Harrier*, no pudo llegar en mejor momento, ya que pronto hallaron en los *Invincible* una plataforma ideal para efectuar sus operaciones embarcadas.

De estos cruceros, luego clasificados como portaaviones, se construyeron tres, el primero de ellos, el *Invincible* empezado en 1973, se esperaba entrase en servicio en 1978, y los otros dos, entre 1981 y 1985.

Mientras el *Invincible* se hallaba en construcción, Gran Bretaña quedó con un portaaviones, el *Ark Royal*, cuyo retiro estaba previsto para 1978 y con dos buques de comando de operaciones anfibias, el recién convertido *Hermes* y el *Bulwark* que se hallaba en reserva en 1976, pero que debido al retraso del programa de construcción del *Invincible* y ante el retiro del *Ark Royal* la Marina decidió reactivarlo hasta que el nuevo buque entrara en servicio. Posteriormente el *Hermes* fue reclasificado como portaaviones y modificado para embarcar *Sea Harrier*. Reducida prácticamente a su mínima expresión la otrora flota de portaaviones británica sería una vez más afectada con la llegada al gobierno del partido laborista en 1980. Una de las primeras medidas de la nueva administración fue disponer un severo corte en los gastos de defensa, que entre otras cosas implicaba el retiro del servicio de los portaaviones *Bulwark* y *Hermes* así como la venta del *Invincible* a Australia.

Sin embargo, el conflicto del Atlántico Sur a raíz de la invasión argentina en las Islas Malvinas, produjo un giro favorable para la Marina, y demostró al gobierno acerca de la necesidad de contar con portaaviones en la flota.

Portaaviones ligeros de flota británicos de la clase *Colossus*

El mayor programa de construcción de portaaviones británicos durante la Segunda Guerra Mundial, fue el correspondiente a las clases *Colossus* y *Majestic*. El origen de esta clase de portaaviones se puede decir que empieza a mediados de 1940, en momentos que la Real Marina Británica apreciaba con preocupación que en el frente europeo, la artillería de la flota proveía poca protección contra los ataques provenientes de bombarderos alemanes con base en tierra. Las primeras ideas para solucionar dicha situación, estuvieron orientadas a dotar a los acorazados de aviones de caza propios en una configuración híbrida, a semejanza de los acorazados y cruceros de la Gran Flota de 1918 que contaban con aviones a bordo, proponiéndose la adición de diez aviones de caza a los acorazados de la clase *King George V.*

Esta propuesta fue hallada poco práctica, y la Dirección de Construcciones Navales fue requerida para efectuar algunos estudios a fin de diseñar acorazados y cruceros híbridos, pero ninguno de esos estudios prosperó, entre otros motivos por la poca protección con la que contaría el hangar de esos buques y los efectos de los disparos enemigos en los aviones de a bordo.

Sin embargo, una opción más prometedora fue la de los llamados "destructores portaaviones"[1]. Esta opción al igual que la anterior también sería desechada, considerándose co-

mo otras alternativas la conversión de un buque de pasajeros, o un crucero de la clase *Hawkins* el portaaviones con aviones de caza. Finalmente quedó claro que las conversiones no serían muy efectivas y ello determinó el inicio de un nuevo diseño.

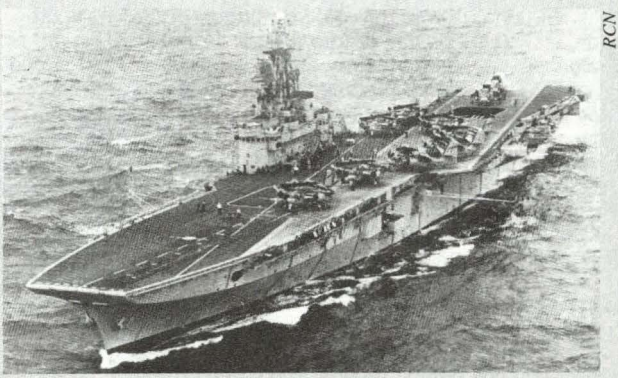
Los requerimientos para diseñar los planos de una nueva clase de portaaviones para defensa aérea de la flota, fueron efectuados en diciembre de 1941, y a mediados de enero del año siguiente, se presentó un proyecto con las siguientes características: cubierta de vuelo de 600 pies, y un hangar de 14 pies de altura con capacidad para 50 aviones de caza. Los ascensores en número de 2, eran de 45' x 34' y podían levantar aviones de 15 000 lb. La velocidad sería de 25 nudos y el armamento consistiría en dos montajes dobles de 102 mm, cuatro montajes cuádruples Pom-Pom y ocho Oerlikon. El tiempo de construcción estimado sería de 21 meses.

Las propuestas generales fueron aceptadas, pero algunos cambios fueron sugeridos. De manera particular, la cubierta de vuelo fue extendida en 20 pies, para permitir el despegue de los aviones *Typhoon*.

Debido a que la Dirección de Construcciones Navales se hallaba sobrecargada de trabajo, el diseño fue encargado al astillero Vickers, el que tenía amplia experiencia en la construcción de buques mercantes y buques de guerra.

El primer boceto de Vickers fue revisado el 23 de enero de 1942, el mismo que incorporaba los primeros cambios e incrementaba en el proyecto la fase de construcción a 24 meses. Posteriormente se efectuaron cambios adicionales, dentro de los cuales estaban un aumento en la altura del hangar a 16 pies y capacidad para combustible de aviación a 100 000 galones. Hacia fines de 1942, se decidió extender la cubierta de vuelo hacia proa, lo que significó prescindir de los montajes de 102 mm y su sistema de control de tiro.

Una vez aprobadas la especificaciones finales, los contratos para la construcción para dieciséis buques fueron efectuados entre marzo y setiembre de 1942, y el astillero Vickers se encargó del diseño así como de proveer la información necesaria a los otros constructores, facultando a estos últimos a variar los planos estructurales de acuerdo a sus procedimientos de construcción, pero siempre manteniendo la resistencia estructural y evitando un incremento en los pesos.



RCN

Otro de los países que adquirieron portaaviones en Gran Bretaña fue Canadá, El HMCS Bonaventure *(ex* HMS Powerful*), fue completado incorporando los adelantos de la posguerra en 1957, y sirvió en la Marina Canadiense hasta 1970.*

La planta propulsora era similar a la de los cruceros de la clase *Fiji*, compuesta por dos juegos de turbinas tipo Parsons y dos salas con dos calderas tipo almirantazgo cada una.

La configuración de la planta era novedosa con dos salas separadas y cada una poseía dos calderas y un grupo de turbinas. No existía a bordo ningún sistema de protección, pero había un gran número de mamparos transversales. Los diseñadores aseguraban que estos portaaviones podrían mantenerse a flote con cuatro de los compartimentos inundados; los pañoles de munición y los tanques principales de petróleo fueron dotados con espacios cilíndricos vacíos para mantener la flotabilidad y estabilidad en caso de ser dañados. Esta era una forma efectiva de protección. No había ningún tipo de blindaje excepto en el pañol de cabezas de torpedos. Para la operación de aeronaves, contaban con una cubierta de vuelo de 690 pies de longitud con un ancho de 75 pies alrededor de la isla, reduciéndose hasta 45 pies en la proa, en la que se hallaba instalada una catapulta hidráulica tipo BH III, que tenía capacidad para lanzar aeronaves de 20 000 libras de peso. Los aviones eran trasladados del hangar a la cubierta de vuelo mediante dos ascensores de 45 x 34 pies capaces de levantar 15 000 libras en 36 segundos. A fin de economizar recursos, cada ascensor contaba únicamente con un grupo motor prescindiendo del motor alterno.

El hangar tenía 342 pies de largo por 52 de ancho y 17 de altura, y para caso de incendios poseía cuatro compuertas metálicas o "cortinas de fuego", estando dotado de equipos de rociado de agua.

Originalmente, por diseño debían tener ocho cables para frenado con cuatro equipos Mk8, pero dos cables más fueron agregados después de las pruebas. Esos cables podían operar con aviones de 15 000 libras a 60 nudos de velocidad. Adicionalmente, dos barreras de seguridad para emergencias fueron instaladas pudiendo resistir a un avión de 15 000 libras a 40 nudos.

La cantidad de aeronaves fue cambiada varias veces debido a variaciones en la dotación y habitabilidad requerida. Los cuatro portaaviones que fueron empleados en aguas del Pacífico, el *Colossus*, el *Glory*, el *Venerable* y el *Vengeance*, fueron asignados a la Flota Británica del Pacifico e integraron el Escuadrón de Portaaviones 11, llevaban 21 aviones *Corsair* y 18 *Barracuda*, cantidad que no estaba muy lejos de los 54 aviones que operaban en los portaaviones de la clase *Illustrious* de mayor tamaño.

Las estructuras eran básicamente del mismo estilo que la de los buques mercantes, ideadas a ser más ligeras que las de las regulaciones de Lloyd's. Esto ha conllevado a afirmaciones incorrectas referidas a que estos portaaviones fueron diseñados para ser convertidos a buques de pasajeros después de la guerra, puesto que la ubicación de la planta propulsora y el compartimentaje hacían ello imposible. De los dieciséis buques originalmente planeados, ocho fueron completados como clase *Colossus*, dos fueron convertidos a buques de reparaciones y los seis restantes, debido a ciertas modificaciones pasaron a formar la clase *Majestic*, y solo uno de ellos prestaría un corto servicio en la Real Marina Británica[1].

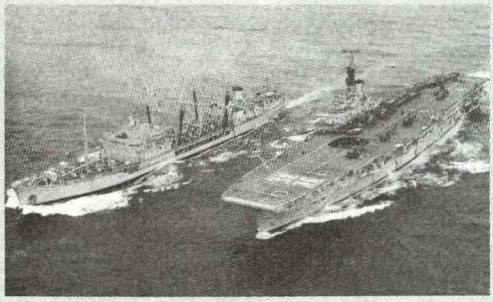
De los *Colossus*, el buque del mismo nombre fue vendido a Francia en 1946 siendo rebautizado *Arromanches*; el *Venerable*, comprado por Holanda, sirvió con el nombre de *Karel Doorman* y fue vendido a la Argentina en 1968; el *Vengeance* fue adquirido por Brasil en 1956 y el *Warrior* por Argentina en 1958. Los otros tres, el *Glory*, el *Ocean* y el *Theseus*, fueron retirados del servicio entre 1961 y 1962. A pesar de su tamaño y de haber sido designados para servir poco tiempo, estos portaaviones fueron considerados excelentes buques y formaron la retaguardia de la Real Marina durante muchos años. Algunos de ellos sirvieron en las fuerzas británicas durante la Guerra de Corea, y otros, demostraron su flexibilidad para nuevas misiones cuando operaron como buques de asalto anfibio, efectuando operaciones aerotransportadas durante el conflicto por el Canal de Suez en 1956. Quizás la mejor muestra de la adaptabilidad de su diseño para incorporar mejoras, la constituyeron los portaaviones *25 de Mayo* (ex *Karel Doorman*) y *Minas Gerais* (ex *Venerable*), que con las modernizaciones necesarias tuvieron una permanencia longeva en las Armadas de Argentina y Brasil respectivamente, superando ampliamente su tiempo de vida previsto.

Portaaviones de flota de la clase *Hermes*

En el año 1943, el Almirantazgo británico efectuó estudios para evaluar la posibilidad de operar aviones de 30 000 libras desde los portaaviones de la clase *Colossus*, los que demostraron ser impracticables. Debido a ello se decidió elaborar un nuevo diseño de portaaviones ligeros de flota de mayor tamaño, que resultó en la clase *Hermes*.

En comparación a los buques de la clase *Colossus*, los *Hermes* incorporaban una serie de mejoras, entre otras el incremento del armamento antiaéreo con montajes de 114 mm, protección en algunas parte vitales tales como en las salas de máquinas y calde-

(1) *En setiembre de 1945, los últimos seis buques de la clase Colossus, cuando se hallaban en construcción, recibieron una serie de modificaciones en su diseño, por lo que se les clasificó como clase Majestic. Los cambios fueron efectuados para permitirles operar aviones de mayor tamaño hasta un peso de 20 000 libras, y esta modificación se hizo en dos fases: la primera, en la que la cubierta de vuelo y la del hangar fueron reforzadas y la catapulta mejorada empleando la planta propulsora existente. Por otro lado, los cañones Pom-Pom serían reemplazados por Bofors de 40 mm; los equipos de radio y radar serían de una versión más actualizada, y los aparejos y equipos para reabastecimiento en la mar, mejorados. La segunda fase consistió en dotarlos de ascensores de mayor tamaño y capacidad (50 x 34 pies), nuevo sistema y cables de frenado (aviones de 20 000 lbs a 75/80 nudos) y una tercera barrera de seguridad. Adicionalmente, los compartimientos destinados a la habitabilidad fueron reubicados en la zona central del buque. Cabe mencionar que ninguno de los seis Majestic, de los que fueron completados cinco, llegaría a servir en la Real Marina Británica, sino en países de la Commonwealth.*



HMS Albion *en 1964. Al igual que su gemelo* HMS Bulwark, *fue transformado en buque de comando para operaciones de asalto anfíbio*

ras, mejor compartimentaje, mayor tamaño y capacidad de levante de los ascensores, una cubierta de vuelo reforzada para operar aeronaves de 30 000 lbs de peso, así como un aumento en la cantidad de aeronaves, considerando un grupo aéreo compuesto por 24 bombarderos y 16 cazas. Por otro lado, la planta propulsora, compuesta por cuatro calderas y dos juegos de turbinas Parsons se hallaba agrupada en dos unidades, cada una compuesta por dos calderas, una sala de turbinas y una sala de engranajes reductores. Este equipamiento les permitiría desarrollar una velocidad proyectada de 30 nudos a 80 000 SHP.

El diseño de esta nueva clase fue aprobado entre febrero y marzo de 1944, ordenándose la construcción de ocho unidades, con los nombres de *Albion*, *Bulwark*, *Centaur*, *Elephant*, *Hermes*, *Monmouth*, *Polyphemus* y *Arrogant*. De estos ocho, los cuatro últimos fueron cancelados al término de la guerra y la construcción de los primeros fue continuada en forma lenta.

En 1947 el diseño fue revisado introduciéndose una serie de mejoras tales como una segunda catapulta, mayor capacidad para combustible de aviación, un nuevo diseño para la isla considerando un AIO (el equivalente británico al CIC) de mayor tamaño. Por otro lado se eliminó la artillería de 114 mm y sus sistemas de control de tiro asociados, con lo que se consiguió ganar mayor espacio para mejorar la habitabilidad. En este nuevo diseño, se consideraba que la defensa antiaérea de largo alcance estaría a cargo de los cazas propios y por sus buques escolta, y para la defensa puntual, la artillería estaría conformada por dos montajes séxtuples de 40 mm, ocho dobles y cuatro simples de igual calibre. El grupo aéreo con el que se planeaba equiparlos, consistiría en 16 cazabombarderos Hawker *Sea Hawk*, 16 aviones caza/reconocimiento Fairey *Firefly* y 4 Grumman *Avenger* con radar de alerta temprana. En lo referente a sensores, estaba previsto instalarles un radar de búsqueda aérea de largo alcance, dos radares de búsqueda combinada y un radar de control de tiro para la artillería antiaérea. Para contrarrestar el incremento de pesos altos en la isla, la grúa originalmente instalada a estribor fue reubicada en la banda de babor.

Una vez autorizada las modificaciones al diseño, los trabajos fueron reiniciados en los tres primeros buques, y el *Centaur*, cuya construcción se hallaba a cargo del astillero Harland & Wolff, fue lanzado al mar en mayo de 1947, seguido en abril del mismo año por el *Albion* que era construido por Swan Hunter, y del *Bulwark* en junio de 1948, que era construido también en Harland & Wolff.

El *Centaur*, primero de la clase en ser concluido, ni bien fue incorporado en setiembre de 1953, recibió modificaciones adicionales que consistieron en la ampliación de la cubierta de vuelo con un ángulo de 51/2°, que implicaron el retiro de tres montajes dobles Bofors de 40 mm de la banda de babor. Durante su primer recorrido general efectuado entre setiembre de 1956 y setiembre de 1958, el *Centaur* fue dotado de dos catapultas a vapor y nuevos cables de frenado con lo que quedaba habilitado a operar aeronaves de mayor tamaño y velocidad.

Los siguientes portaaviones en ser completados fueron el *Albion* en mayo de 1954 y el *Bulwark* en noviembre del mismo año, incorporando la cubierta angulada. Sin embargo, luego del conflicto entre fuerzas británicas y francesas con Egipto por el Canal de Suez en 1956, el gobierno británico efectuó una revisión de su política de defensa determinando la necesidad de contar con una fuerza naval de intervención rápida que incluyera helicópteros y Royal Marines embarcados a bordo de un buque de comando para operaciones anfibias. La misión de esta fuerza sería el mantenimiento de la paz en la región comprendida entre el océano Índico y Sudeste asiático así como en el Medio Oriente.

El concepto para este buque de comando para operaciones anfibias era muy similar al empleado por la Marina de los EE.UU., pero mientras los buques norteamericanos opera-

ban normalmente como parte de un grupo de tarea anfibio, los británicos operarían en forma independiente. Este concepto no era nuevo en la Real Marina Británica, puesto que en julio de 1956, el Almirantazgo había dado luz verde para la conversión de un portaaviones ligero a buque de comando de operaciones anfibias. Antes de que se procediera llevar a cabo tal modificación en forma definitiva a alguno de los portaaviones en servicio, se probó la idea a bordo de dos buques de la clase *Colossus*, el HMS *Ocean* y el HMS *Theseus*, los que luego de haber sido acondicionados en tan solo cuatro días, realizaron un ejercicio de asalto anfibio aerotransportado entre el 29 de setiembre y el 12 de octubre de 1956. En dicho operativo, transportaron 450 comandos hacia un objetivo en la costa a 15 millas de distancia en varias oleadas a bordo de 10 helicópteros *Whirlwind* del *Ocean*, así como 6 *Whirlwind* y 6 *Sycamore* del *Theseus*. En esta operación quedó demostrada la factibilidad del concepto, la misma que quedó definitivamente evidenciada cuando ambos portaaviones tomaron parte activa durante la crisis por el Canal de Suez, en el que ejecutaron por vez primera un asalto anfibio helitransportado en combate. Por ello el concepto británico le daba al buque mayor capacidad de comando y control, transportando una fuerza de desembarco más balanceada con barcazas de desembarco y helicópteros para transportar las tropas hacia tierra.

Sobre la base de estas consideraciones se determinó en 1958 convertir a los portaaviones *Bulwark* y *Albion* en buques de comando para operaciones anfibias, efectuándose la conversión primeramente en el *Bulwark*.

Para su transformación, el *Bulwark* ingresó a la base naval de Portsmouth en enero de 1959 iniciando los trabajos que consistieron en retirar todo el equipamiento para operar aeronaves de ala fija incluyendo la catapulta y los cables del sistema de frenado. Durante los siguientes 12 meses se efectuaron varias modificaciones para preparar al buque a operar 16 helicópteros Westland *Whirlwind* (posteriormente reemplazados por igual número de *Wessex*) y dotarlo de facilidades para el transporte de equipo, armamento, 50 vehículos de infantería y 733 efectivos de los Royal Marines. Ocho montajes de 40 mm fueron retirados a fin de proveer espacio para 4 barcazas de desembarco tipo LCA, que eran alojadas en ambas bandas hacia popa. El centro de operaciones fue modificado, incorporando facilidades para el comando de las fuerzas anfibias. Una planta de aire acondicionado y refrigeración fue instalada para dotar a todo el buque de un sistema de aire acondicionado para mejorar las condiciones de operación en zonas tropicales.

A pesar que la misión principal del *Bulwark* era la de buque de asalto anfibio, en caso de ser necesario podía ser convertido rápidamente para desempeñar misiones antisubmarinas, con helicópteros. Al ser completado se constituyó como el primer buque británico destinado específicamente al comando de operaciones anfibias, y era capaz de proveer en condiciones de guerra limitada una fuerza anfibia de gran movilidad.

El *Bulwark* fue puesto en situación de reserva en 1976[2], pero debido al retraso en la construcción del *Invincible* y el retiro del *Ark Royal*, el 20 de marzo de 1978, el *Bulwark* inició un período de reacondicionamiento en Portsmouth que duró 10 meses, reincorporándose nuevamente al servicio el 23 de febrero de 1979, como portaaviones antisubmarino, sirviendo como tal hasta que el 27 de marzo de 1981 fue dado de baja definitivamente.

En el caso del *Albion*, su conversión la inició en febrero de 1961, y al concluirla en julio del año siguiente, retornó al servicio con algunas modificaciones adicionales, entre ellas una mayor capacidad para alojar tropa (900 Royal Marines), el empleo desde un principio de helicópteros *Wessex* y la instalación de un radar de búsqueda aérea Tipo 965 de largo alcance.

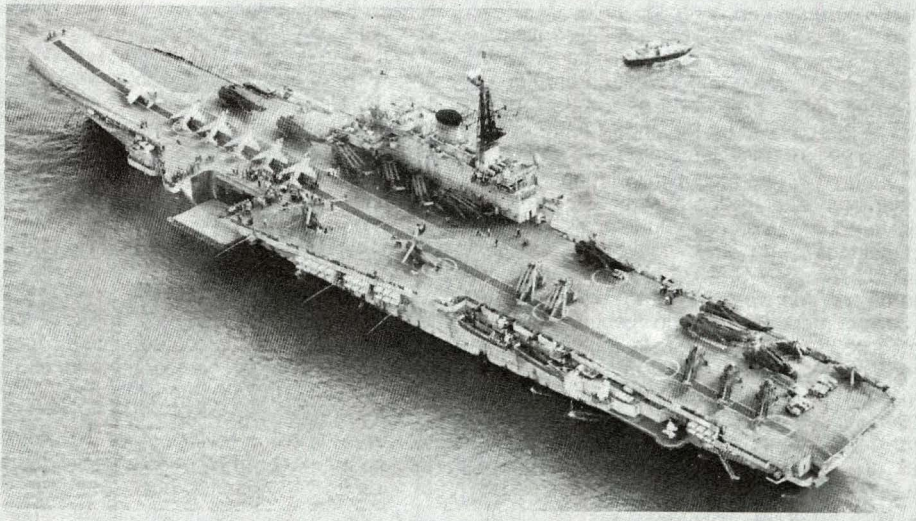
En lo referente al primer buque de la clase, el *Centaur*, continuaría siendo empleado como portaaviones operando aeronaves de ala fija hasta que en febrero de 1966, con la política de reducción de fuerzas navales anunciada por el gobierno laborista, se determinó ponerlo en reserva siendo usado como pontón para alojamiento de las tripulaciones de los portaaviones que eran sometidos a recorrido en la Base Naval de Portsmouth.

En abril de 1970 fue remolcado hasta Devonport en donde fue retirado definitivamente del servicio el 4 de setiembre de 1972.

---

(2) Como se indico anteriormente, la Marina de Guerra del Perú gestionó la adquisición del Bulwark *cuando estuvo en reserva.*

El *Hermes*, cuarto buque de la clase



El HMS Hermes *en 1984, poco antes de ser vendido a la India. A proa de la cubierta de vuelo se aprecia el* Sky jump, *rampa de invención británica e instalada a principios de los 80' con la finalidad de facilitar la carrera de despegue de los* Sea Harrier, *con el consiguiente ahorro de combustible.*

El *Hermes* (ex *Elephant*), cuya construcción se retrasó más que sus gemelos, fue totalmente modificado cuando aún se hallaba en gradas, incorporando una serie de mejoras y adelantos de la época. El nuevo diseño, similar al *Victorious* reconstruido entre 1950, y 1958, incluía una cubierta de vuelo con un ángulo de 6°1/2, dos catapultas a vapor con capacidad para lanzar aviones de 35 000 lbs, dos elevadores de mayor capacidad de levante y tamaño siendo el de proa ubicado en la banda de babor[3], un sistema de apontonaje con espejos y el nuevo radar del Tipo 984, que combinaba funciones de vigilancia, traqueo, determinación de altura y control aéreo[4]. Su armamento defensivo era de 5 montajes dobles de 40 mm, reemplazados posteriormente durante un recorrido efectuado entre 1965 y 1966 por dos lanzadores cuádruples de misiles mar-aire Seacat. La generación eléctrica fue cambiada de corriente directa a corriente alterna, y su capacidad de generación se incrementó a 5 440 kW. El grupo aéreo estaba conformado por 8 aviones caza *Scimitar*, 9 cazas nocturnos *Sea Vixen*, 4 *Gannet* de alerta temprana y 8 helicópteros antisubmarinos.

Ingresado al servicio el 25 de noviembre de 1959, el *Hermes* fue posteriormente preparado para operar un grupo mixto de cazabombarderos *Buccaneer* y *Sea Vixen*, y luego de la decisión política adoptada en 1966, con la que prácticamente se dejaría a la Marina sin portaaviones, no fue sorpresa que en 1971 se decidiera la conversión del *Hermes* en buque de comando de operaciones anfibias.

Para su nuevo misionamiento, el *Hermes* fue transformado en Portsmouth entre el 1 de marzo de 1971 y el 14 de agosto de 1973. Al igual que sus dos predecesores, en su nueva configuración transportaba un contingente de 733 Royal Marines, con capacidad para alojar un número adicional en caso de emergencia. En adición a los 16 vehículos portatropas, llevaba 4 barcazas de desembarco tipo LCPV y 4 helicópteros antisubmarinos *Sea King*.

(3) *El motivo por el que se colocó este elevador lateralmente se debió a que las catapultas a vapor BS4, por su longitud necesitaban el área en la que originalmente debió ir dicho elevador. Friedman, Norman. British Carrier Aviation., p.314.*

(4) *Este radar 3D, que solamente se instaló en los portaaviones* Victorious, Eagle *y* Hermes, *trabajaba en la banda S, y podía traquear hasta 24 contactos por minuto.*

Ante esta conversión, la OTAN le reclamó a la Gran Bretaña por la disminución en el número de portaaviones, y debido a ello, en 1976 fue reclasificado como portaaviones antisubmarino con capacidad anfibia limitada para apoyar a las fuerzas de la OTAN en el Atlántico Norte, siendo preparado para este nuevo rol en la Base Naval de Devonport entre el 10 de mayo y el 10 de diciembre de ese año.

En aquel momento la Real Marina Británica planeaba adquirir los nuevos aviones VSTOL *Sea Harrier* para equipar a los nuevos portaaviones de la clase *Invincible*. Por ello, entre los años 1977 y 1978 el *Hermes* fue dotado de aviones *Harrier* y *Sea Harrier* de manera experimental, y posteriormente entre mayo de 1980 y mayo del año siguiente fue convertido para operar un grupo aéreo de 5 *Sea Harrier* y 18 *Sea King*. Durante el proceso de conversión fue instalada una rampa tipo sky-jump de 230 toneladas sobre la cubierta de vuelo en proa de 12° grados de elevación, destinada a facilitar la carrera de despegue de los aviones *Harrier* con el propósito de economizar combustible[5] y aumentar la carga útil al despegar. Otras mejoras efectuadas consistieron en instalar una computadora Ferranti 1600E y un sistema de control aéreo para la operación de los *Harrier*.

Los británicos planeaban retirar el *Hermes* como parte de la reducción en los gastos de defensa de 1981, pero esto fue cancelado cuando estalló el conflicto de las Malvinas. Durante este período y luego del conflicto, la Armada de Chile mostró su interés por comprar el *Hermes*; los detalles de dichas gestiones los ampliamos en otra parte del presente artículo.

Durante la ejecución de la operación "Corporate" para recuperar las islas Malvinas en 1982, el *Hermes*, con un grupo aéreo al máximo de su capacidad, compuesto por 16 *Sea Harrier*, 6 *Harrier* GR.3 de la RAF, 6 helicópteros *Sea King*, 2 Lynx y 2 Wessex, desempeñó una buena performance. Sin embargo, la limitación principal durante el conflicto estuvo relacionada a la carencia de aeronaves de alerta temprana que previniera al grupo de tarea de los ataques aéreos argentinos. Como solución, al *Hermes*, posterior al conflicto le fueron embarcados dos helicópteros *Sea King* en configuración AEW equipados con el radar Searchwater. Una vez concluido el conflicto, con la entrada al servicio del segundo portaaviones de la clase *Invincible*, el *Illustrious*, se decidió mantener al *Hermes* en actividad hasta fines de 1983, siendo puesto en reserva al año siguiente en Portsmouth. Allí, luego de ser inspeccionado por la Armada chilena, que finalmente desistió en sus intentos por adquirirlo, fue nuevamente visitado, pero esta vez por la Marina hindú, la que si logró concretar su compra el 19 de abril de 1986.

En mayo del año siguiente, tras un período de recorrido, fue incorporado a la India con el nombre de *Viraat*, y con diversas mejoras y modernizaciones aún se halla en servicio.

PORTAAVIONES FRANCESES

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, la Marina Nacional Francesa prácticamente se había quedado sin ninguna unidad capital importante. Por otro lado, únicamente contaba con dos portaaviones, el viejo y pequeño *Bearn* y el *Dixmude*, un portaaviones de escolta cedido por los aliados. La tarea para reconstruir su flota sería ardua, pero tuvo la ventaja de contar con el apoyo norteamericano y británico, cuyas marinas cedieron algunas unidades, entre ellas tres portaaviones.

En efecto, en 1947, la Marina Nacional Francesa adquirió de Gran Bretaña el portaaviones ligero *Colossus*, que rebautizado *Arromanches* serviría hasta 1973, mientras que de los Estados Unidos obtuvo dos portaaviones ligeros de la clase *Independence*, el *La Fayette* (ex USS *Langley*) en 1951 y el *Bois Belleau* (ex USS *Belleau Wood*) en 1953. Sin embargo, la necesidad de contar con portaaviones de mayor tamaño y de diseño propio, conllevaron a que se proyectara la construcción de este tipo de naves en Francia, convirtiéndose ello en el génesis de la clase *Clemenceau*.

(5) *Esta rampa fue diseñada por el capitán de corbeta británico D. R. Taylor, y permitía incrementar la carga útil al despegue en los Harrier en 1135 kg o reducir la distancia durante la carrera de despegue entre un 50 a 60%, en comparación a un despegue sin rampa.*



Portaaviones francés Arromanches *(ex* HMS Colossus*). Vendido a Francia en 1947, operó inicialmente con aeronaves de ala fija y posteriormente como portahelicópteros.*

Portaaviones de la clase *Clemenceau*

Los portaaviones de la clase *Clemenceau*, fueron el resultado de los primeros estudios franceses de la posguerra que intentaban proveer a la Marina de una clase de seis portaaeronaves, número considerado como necesario para las tareas de defensa tanto para el territorio francés como para sus colonias en ultramar. Sin embargo, el primer proyecto, iniciado en 1947, era un buque de 16 000 toneladas denominado PA 28 que fue cancelado en 1950. Posteriormente, con la mejora experimentada en la economía francesa, se retomó la idea, pero introduciéndole mejoras que consideraban los adelantos de la época, destinados a operar aviones con propulsión a chorro. El nuevo proyecto en esta oportunidad consistía en la construcción de dos portaaviones de 22 000 toneladas, bautizados *Clemenceau* y *Foch*, que inicialmente consideraba una poderosa artillería antiaérea de 12 cañones de 57 mm, cuyo diseño reflejaba una notable influencia norteamericana y británica. El primero de ellos, el *Clemenceau*, fue construido entre 1955 y 1957, y el segundo, el *Foch*, entre 1957 y 1963. Los buques fueron completados con una cubierta oblicua con un ángulo de 8 1/2°, sistema de aproximación con espejos, dos catapultas a vapor y dos ascensores, el de proa en crujía, y el de popa en la banda de estribor. El armamento fue variado a 8 montajes simples de 100 mm, ubicados en pares en ambas bandas a proa y popa. Debido al incremento de pesos altos durante la construcción, hubo necesidad de instalarle bulges al *Clemenceau* luego de las primeras pruebas en la mar, para aumentarle su reserva de flotabili-

(Continúa en la página 56)



Portaaviones francés Clemenceau. *Con su gemelo* Foch *recientemente vendido a Brasil, hasta antes de la construcción del* Charles de Gaulle, *fueron los únicos buques de su tipo en Francia.*

Buque :		*Independencia* (1969)	*25 de Mayo* (1988)	*Minas Gerais* (200
		(ex *HMS Warrior*)	(ex *HrMs Karel Doorman*)	(ex *HMS Vengeance*
Desplazamiento:	estándar	15.690 tons	15.892 tons	15.890 tons
	a plena carga	19,540 tons	19,896 tons	19.890 tons
Dimensiones:	eslora	211,80 m	213,90 m	211,80 m
	manga	24,40 m	24,40 m	24,40 m
	calado	7,20 m	7,60 m	7,50 m
Cubierta de vuelo:	manga	24,40 m	42,20m	36,40 m
Elevadores:	cantidad	2	2	2
	dimensiones	16,45m x 10,36m	16,45m x 10,36m	16,45m x 10,36m
Capacidad carga elevadores:		20.000 lbs	20.000 lbs	20.000 lbs
Hangar:	largo	135,63 m	138,70m	135,63 m
	ancho	15,84 m	15,84m	15,84 m
	altura	5,33 m	5,33m	5,33 m
Catapultas:		1 hidráulica	1 a vapor	2 a vapor
Propulsión:				
	Turbinas a vapor	Parsons, 2 grupos	Parsons, 2 grupos	Parsons, 2 grupos
	Calderas	4 tipo almirantazgo	4 tipo almirantazgo	4 tipo almirantazgo
Potencia:		40.000 shp	40.000 shp	40.000 shp
Autonomía:		12.000 mn/14n	12.000 mn/14n	12.000 mn / 14 n
Velocidad:		24/25 nudos	24 nudos	24 nudos
Dotación:		1.300 hombres	1.200 hombres	1.000 hombres
			incluyendo el grupo aéreo	300 grupo aéreo
Armamento:		8/40 mm (II x 4)	9/40 mm (I X S)	2 lanzadores doble
				de misiles SAM Sad
Sistemas de comando y control:				
		no	SEWACO	SISCONTA
Sistemas de enlace de datos:		no		Link YB
Radares:				
	Búsqueda aérea	Tipo 281BQ	LW-08	SPS-40 E/F
		SPS-6C		
	Búsqueda combinada	Tipo 293 Q	DA-08	AWS-4
	Determinador de altura	Tipo 277Q	V-01(SGR 109)	
	Navegación	Tipo	ZW-01 (SGR 103)	ZW-06
			TM-1226	
	Control aéreo	Tipo 961	CC1 SPN-720	Scanter Mil-Par
	Sonar	no	no	no
Grupo aéreo:				
	Ala fija	T-28 Fennec	6 S-2 E/G Tracker	10 A-4Skyhawk
		S-2 F Tracker		
	Ala rotatoria	2 Sikorsky S-55	4SH-3D/H	6 SH-3A/D Sea Kin
			1 A-103 Alouette III	2 UH- 12 Esquilo
				2 UH-14 Cougar
Datos de construcción:		Harland & Wolff Ltd., Belfast	Cammell Laird, Birkenhead	Swan Hunter & Wigh
				Richardson Ltd. Walls
	Puesta en gradas	12/13/46	12/4/46	11/17/46
	Lanzamiento	5/21/48	12/31/47	2/24/48
	Incorporación	1/25/50	1/18/49	1/16/49

Sao Paulo (2002)	*Centaur* (1966)	*Bulwark* (1976)	*Hermes* (1984)
(ex *Foch*)			(ex *Elephant*)
27.307 tons	23.670 tons	23.300 tons	23.900 tons
32.780 tons	27.000 tons	27.705 tons	28.706 tons
265m	224,64 m	224,64m	226,85m
31,70m	27,40 m	27,40m	27,43m
8,60m	8,20 m	8,20m	8,80m
51,20m	37,50 m	37,70m	48,80m
2	2	2 : 16,45m x 13,42m	2 :16,46m x 13,4m (popa),
16m x 10,97m	16,45m X 13,42m	16,45m X 13,42m	16,55m x 10,67m (proa)
	35.000 lbs	35.000 lbs	40.000 lbs
180m	116,12m	116,12m	111,25
24m	18,89m	18,89m	18,89m
7m	5,33 m	5,33 m	5,33 m
2 a vapor	2 a vapor	no	no
GEC Aisthom, 2 grupos	Parsons 2 grupos	Parsons, 2 grupos	Parsons, 2 grupos
6	4 tipo almirantazgo	4 Tipo almirantazgo	4 Tipo almirantazgo
126.000 shp	78.000 shp	78.000 shp	78.000 shp
7.500mn/18n	6.000 mn/20n	6.000 mn/20n	6.500mn/14n; 5.040mn/20n
32 nudos	28 nudos	28 nudos	28 nudos
844 hombres	1.028 hombres	980 hombres	1,350(inc,grupoaéreo)
358	362 grupo aéreo	750 comandos	750 comandos
2 lanzadores dobles	10/40 mm	8/40 mm	2 lanzadores cuadruples
de misiles SAM Sadral	(IV x 2, II x 1)	(II x 4)	*Seacat GWS 22*
			2/20mm Oerlikon
SENIT 2/8	no	no	CAAIS
LINK II, LINK 14	no	no	
1-DRBV 23B	Tipo 965	Tipo 982	Tipo 965
	Tipo 982		
2-DRBV 10	Tipo 293Q	Tipo 293Q	Tipo 994
DRBV 15	Tipo 983		
1 Decca Racal 1226	Tipo 960	Tipo 960	2 Decca 1006
		Tipo 978	
CCA NRBA 51	Tipo 963	Tipo 963	Tipo 963
no	no	no	Tipo 184
15 A-4 Skyhawk	9 Sea Vixen FAW 1		16 Sea Harrier FRS 1
	4 Gannet AEW		
6 SH-3A/D Sea King		16 Wessex HU 5	18 Sea King HAS 5
3 UH-12 Ecureil	5 Wessex HAS 1	1 Wasp HAS 1	
2 UH-14 Cougar			
Chantiers de l'Atlantique/	Harland & Wolff Ltd.,	Harland & Wolff Ltd.,	Vickers Armstrong Ltd.,
Brest Dockyard	Belfast	Belfast	Barrow-in-Furness
2/16/61	5/31/48	5/11/49	6/22/48
7/29/64	4/23/51	6/23/52	2/17/57
7/16/67	9/2/57	11/5/58	11/19/63

dad. Ello fue también aplicado al *Foch*, pero durante su construcción. Sus sensores estaban conformados originalmente por un radar de búsqueda aérea de largo alcance DRBV-20, uno de mediano alcance DRBV-23, dos determinadores de altura DRBI-10, un DRBV-50 de superficie, un radar de control aéreo y un sonar SQS-503.

En 1981, el *Foch*, al igual que su gemelo, fue modernizado recibiendo un nuevo sistema de datos tácticos, el SENIT 2 en reemplazo del SENIT 1, y fue preparado para poder operar los nuevos cazabombarderos *Dassault Super Etendard,* con capacidad para portar armas nucleares. En 1988 los sensores también fueron reemplazados por otros más modernos, la artillería retirada y en su lugar recibió dos lanzadores de misiles superficie-superficie Mistral. El grupo aéreo que normalmente operaba desde el *Foch*, estaba compuesto por 16 Super Etendard (que reemplazaron a principios de los 80' a los Etendard IV), 10 Crusader y 3 Etendard IVP así como 7 Alizé antisubmarinos. Embarcaba asimismo 4 helicópteros. Con la construcción del portaaviones nuclear *Charles* de *Gaulle*, la Marina francesa determinó el retiro del *Clemenceau* en 1997 y del Foch en el 2000, con lo que la Marina brasileña pudo hallar un reemplazo al *Minas Gerais.*

Bibliografía

- Arguindenguy, Pablo. *Apuntes sobre los Buques de la Armada Argentina (1810-1970).* Departamento de Estudios Navales, Bs.As., 1972. T. VI.
- Boniface, Patrick. "HMS Warrior". En: *Warship World*, ed. Noviembre 2000. pp. 18-19.
- Brown, David K. *Nelson to Vanguard. Warship design and Development 1923-1945.* U.S. Naval Institute Press. Annapolis, 2000.
- Brown, David. *The Royal Navy and the Falklands War.* Leo Cooper. Londres, 1987.
- Burns, Ken y Critchley, Mike. *HMS Bulwark, 1948-1984.* Maritime Books. Cornwall, 1986
- Chesneau, Roger. *Aircraft Carriers of the World, 1914 to the Present.* Arms and armour Press. Londres, 1998.
- Friedman, Norman. *British Carrier Aviation. The Evolution of the Ships and their Aircraft.* Conway Maritime Press. Londres, 1988
- Gardiner, Robert (editor). *Navies in the Nuclear age. Warships Since 1945 Conway's History of the Ship.* Conway Maritime Press. Londres, 1995.
- Huerta, Ismael. *Volvería a ser Marino.* Ed. Andrés Bello. Santiago, 1988. 2 Tomos.
- Jane's Information Group. "Brazilian carrier operates Skyhawks" En: *Jane's Defence Weekly.* Ed. 4 oct. 2000. p. 3.
- Layman, R.D. "Sparrows Among the Hawks: Shipboard Aviation of the Smaller Navies, 1919-1939". En: *Warship International*, N°2, 1984. pp.
- Marina do Brasil. "Aeronaves AF-1 Skyhawk operam a partir do Minas Gerais". En: *Nomar*, ed. 5 febrero 2001, N° 706.
- Preston, Antony. "South America's Navies". En: *Navy International.* ed. jul 1976. Vol. 81, N° 97. pp. 13-25.
- Regelin, K. (editor). "Controversia acerca de los portaaviones británicos". En: *Revista Internacional de Defensa,* N° 1970. pp. 208-
- Scheina, Robert. "Latin American Navies". En: *Proceedings,* marzo 1982. US Naval Institute Press. pp.
- ---------- "Latin American Navies". En: *Proceedings,* ed. Marzo 1985. pp 32-37.
- ---------- *Iberoamérica: Una Historia Naval.* Ed. San Martín. Madrid, 1987.







DIRECCION DE HIDROGRAFIA Y NAVEGACION

99 años al servicio del país

99 años de profesionalismo respaldan nuestra labor diaria al servicio de la Marina de Guerra del Perú y de los navegantes en general. Precisión en cada uno de nuestros productos es el compromiso permanente para proporcionarles:

- Cartas y publicaciones náuticas.
- Levantamientos hidrográficos de detalle para proyectos de desarrollo.
- Estudios oceanográficos y meteorológicos, con fines operativos y de desarrollo.
- Rastreo y/o búsqueda de objetos en el fondo marino.
- Estudios de navegabilidad de vías fluviales.
- Otros.

Sede Principal: Gamarra 500-Callao Teléfonos: 429-9578 429-6019
Fax: 465-2995 Escribanos:dihidronav@dhn.mil.pe
Visítenos:www.dhn.mil.pe

OFICINA NAVIERA COMERCIAL

"44 AÑOS SIRVIENDO A LA MARINA DE GUERRA Y AL PERÚ"

Av. Gamarra 500
Chucuito - Callao 05

Teléfonos: (00511) 4530281 - (00511) 9192155
(00511) 4530724 - (00511) 9192183
Facsímil : 4650305
E-mail : navacom@terra.com.pe

NUESTRAS CERTIFICACIONES ISM-ISO 9002 RESPALDAN NUESTROS SERVICIOS

SIMA

INGENIERIA PARA EL DESARROLLO





52 AÑOS CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO Y LA DEFENSA NACIONAL

GERENCIA COMERCIALIZACIÓN

Avda. Contralmirante Mora 1102 Base Naval - Callao
Teléfono: (51-1) 413-1129 / 413-1152 Fax: (51-1) 413-1130
Web: www.sima.com.pe - gc@sima.com.pe

apag

ASOC. PRO-VIVIENDA ALMIRANTE GRAU

Somos una Institución sin fines de lucro dedicada a proporcionar los siguientes beneficios a nuestros Asociado

Cuentas de Ahorros en Soles y Dólares

Préstamos en Soles y Dólares para mejoras y/o Ampliación de Vivienda
La más baja tasa de interés y los plazos más cómodos para cancelar.

DEPARTAMENTOS EN VENTA

- **Edificio Manuel Bañón** : En venta (02) departamentos con 2 Estacionamientos cada uno.
- **Edificio Multifamiliar Pedro Cueva Vásquez** : En venta (19) departamentos y Estacionamientos.

Servicio de Cobranza a Terceros
Si tiene constituida una Empresa puede otorgar crédito al Personal de la Marina de Guerra del Perú efectuand por nuestros códigos los descuentos directamente de sus remuneraciones.

Descuentos de Promociones
Permite descontar los aportes a los integrantes de su Promoción.

Servicio de Auxilio Mutuo
Beneficio a los deudos por fallecimiento del titular.

Si todavía no eres Asociado, te esperamos en nuestro local

Av. Rafael Escardó 665 Maranga – San Miguel Telef.: 451-7849
E-Mail: Apagdir@infonegocio.com.pe

EL SEÑOR DEL MAR Y EL ESPACIO SAGRADO PREHISPÁNICO

Antropóloga María del Pilar Fortunic

Los resultados de la investigación que se presenta, "El Señor del Mar y el Espacio Sagrado Prehispánico" es un esfuerzo académico desde la antropología de la religión, para el estudio del mundo religioso prehispánico. El trabajo en sí, presenta una manera de reinterpretar el ritual y la memoria colectiva del catolicismo popular contemporáneo, de manera que, a través de ellos, podamos reconocer el espacio sagrado prehispánico. La tradición oral como fuente de información fue vital. La hipótesis planteada por la Dra. Rostworowski (1992) sobre la permanencia de elementos religiosos prehispánicos en el culto al Señor de los Milagros, fue punto de partida en esta investigación preguntándonos si efectivamente existe una continuidad en el tiempo, entre este culto católico popular y elementos sagrados prehispánicos, ¿ésta relación estaría subyacente en otros cultos católicos contemporáneos, con características similares?[1].

Se escogió el Callao y su Santo Patrono el Señor del Mar. El trabajo de campo se inició en 1992 identificando el espacio en que se desenvuelve el culto, su historia, su organización y su ritual. A inicios de 1995 llegamos a la interpretación que la isla San Lorenzo era el gran espacio sagrado del Callao prehispánico, las ofrendas al mar y la disposición de las cruces así nos lo indicaba. A partir de esa fecha la investigación se centró en recopilar información sobre la isla e identificarla en la cosmovisión prehispánica.

---

(1) María Rostworowski en su libro "Pachacamac y el Señor de los Milagros. Una trayectoria milenaria" (1992) interpreta mitos del dios Pachacamac y su connotación telúrica transpolándolos en el tiempo, e identificando esta connotación en el culto al Señor de los Milagros, surgido en la colonia y vigente en la actualidad. En la presente investigación, sustituimos la importancia, como hilo conductor, del mito por el rito.

Antecedentes
El hombre peruano y su espiritualidad

En los inicios de la religiosidad católica peruana podemos distinguir dos etapas. La primera, durante el siglo XVI y primera mitad del XVII que podríamos definir como la de implantación del culto. Esta primera etapa se inicia desde la toma de territorio, entre las guerras civiles y continúa durante la instalación de la administración colonial y eclesiástica. Caracterizada esta etapa por tener la misión de la evangelización indígena, acompañada por una ardua campaña de extirpación de idolatrías. Esta campaña era promovida y estudiada desde varios documentos importantes y diversos, siendo el principal tema de preocupación en los tres primeros concilios limenses (Marzal, Manuel en: Claves de Interpretación para el Catolicismo Popular Peruano, p.38).

La segunda etapa, "cuando los dioses no existían ya"[2], se da a partir de la segunda mitad del siglo XVII y durante el XVIII, donde tenemos que una vez resquebrajado y desmitificado el panteón andino prehispánico, y el monoteísmo católico irguiéndose como la religión principal, una serie de sucesos relacionados con la naturaleza (terremotos y maremotos) y con los milagros propios de la fe (apariciones, mensajes) dan lugar al nacimiento de cultos católicos en espacios regionales claramente delimitados. El Señor del Mar en el Callao, la Virgen del Carmen de la Legua, el Señor de los Milagros en Lima, el Señor de Luren en Ica, la Virgen de la Candelaria en Puno, son unos cuantos cultos de los tantos que se celebran. Muchos de ellos con historias similares, como es el caso del Señor del Mar y el Señor de los Milagros nacidos a partir de un nefasto cataclismo, o el culto a la Virgen del Carmen de la Legua y del Señor de Luren que según versiones populares, en ambos casos, la imagen llegó en un navío que sufrió un naufragio. La devoción en estos cultos se mantiene como una gran raíz bien aferrada a su tierra.

Esta espiritualidad del hombre peruano no nace con la evangelización católica; en época pre inca existía un panteón politeísta propio de una religión nativa con culto al Sol, a la Luna y a los elementos y fenómenos de la naturaleza. Con los Incas, propio de una religión imperial, la religión nativa se mantiene, mas se suma al panteón de dioses, al hijo del Sol, el Inca. Con la evangelización, esta espiritualidad recoge el mensaje cristiano y lo hace suyo. En este proceso de hacer propia la ética cristiana perduran sentimientos ancestrales, en este caso, el respeto y el miedo hacia la furia de la naturaleza; en ella se manifiesta el sentir de Dios.

El cristianismo dio unidad, a los cultos locales llegó una religión de mensaje universal, el catolicismo en el Perú es una mixtura entre la cultura local y el espíritu universal del cristianismo. En esta continui-

(2) *Isaías 45-46 "Sólo tú tienes un Dios, no hay ningún otro; los dioses no existen ya".*

dad que es el tiempo y el espacio, la espiritualidad cristiana se asumió manteniendo expresiones culturales de los habitantes del lugar. En el caso del Callao y del Señor del Mar nosotros podemos ver cómo esta imagen de Cristo es trasladada a orillas del mar, cómo al temblar de la tierra y a la braveza del mar se reúnen sus fieles a rogarle por la calma. El respeto a la naturaleza es un elemento más en el catolicismo popular peruano. Dios habla en la Naturaleza.

Una particularidad es que el culto está ligado a un espacio geográfico, tiene un referente espacial, la mayoría de devotos reside en esa área cultural, mantiene fuertes vínculos por origen, tradición, parentesco y/o residencia. Siempre presentes los dos elementos: es universal, pues recoge el mensaje cristiano y es local, pues es el santo patrono de los pobladores del lugar.

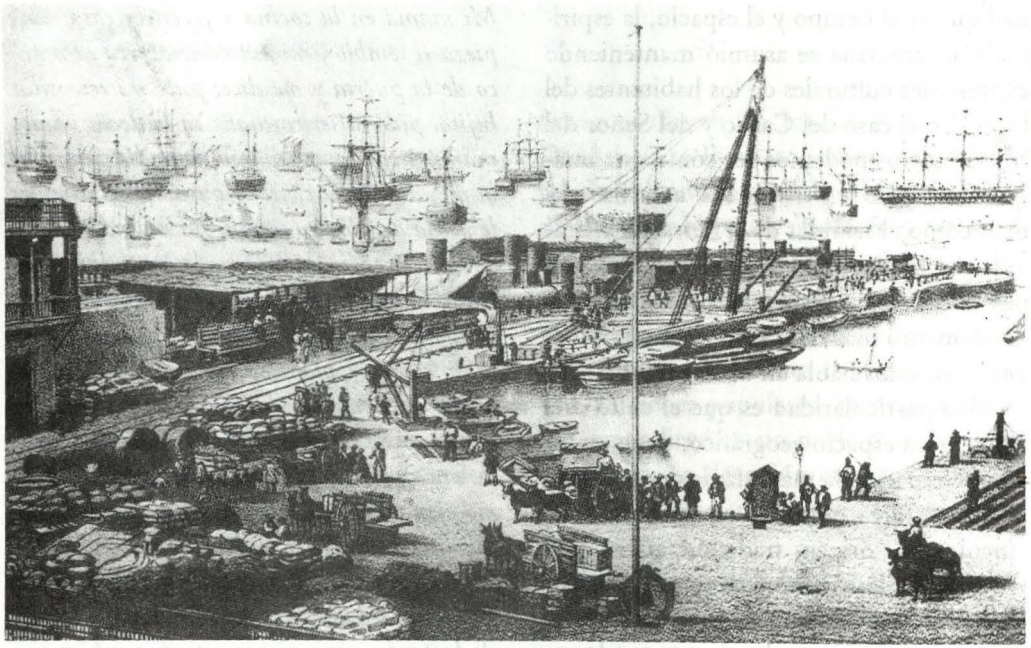
El siguiente es un extracto de la entrevista realizada al señor Marco Cock, miembro de la Hermandad de Culto de Cargadores y Sahumadoras del Señor del Mar, testigo presencial de lo que se vivió durante el terremoto de 1940:

"Justamente el temor que nosotros los chalacos le tenemos a los maremotos. En el terremoto de 1940, yo tenía 10 años, estaba solo con mi madre en mi casa que se cayó toda. Mi mamá en la cocina y yo en la casa, empieza el temblor, mi mamá se acerca al marco de la puerta y me dice: pide misericordia hijito, pide misericordia!! Yo le decía vamos mamá, avanza; mi mamá no podía caminar, la pared se cayó, el techo quedó en el aire; yo le pedía a todos los santos, mi mamá que pide misericordia hijito, yo la empujaba, no podía avanzar, de la impresión las piernas se le aflojaron, nosotros íbamos saliendo y se iban cayendo puertas, techos, todo. Yo me quedé enfermo, temblor que siento arranco para la calle. Después del terremoto que fue a las once y treinta de la mañana hubieron como cien temblores, el mar estaba bravo y sacaron la imagen, el Callao no era tan grande, todo era chacra, se veía de un lado a otro. La gente sacó al Señor del Mar como a las seis de la tarde, unas olazas y puro temblor que no paraba, miedo. Los que somos chalacos si creemos que el Señor nos protege del mar."

La invocación de Dios protector frente a todo movimiento telúrico, debe ser universal. La experiencia de vivir un gran cataclismo, ser testigo presencial de la destrucción que ocasiona la naturaleza cuando se manifiesta en su estado más salvaje, el dolor por la pérdida humana, impresiona y desconcierta. El lugar de amparo, en el católico popular es el orden superior, divino.

El espacio en que se desenvuelve el culto: El Puerto del Callao

El Puerto del Callao se encuentra situado en una amplia bahía y desde siempre su actividad principal ha estado vinculada al mar. Desde la colonia y hasta la actualidad, es considerado como el puerto más importante del territorio peruano. Frente a su costa, y a manera de protección, se encuentra la isla San Lorenzo, de ocho kilómetros de largo, y a su lado de 1 kilómetro de largo, la isla del Muerto llamada ante-



PUERTO DEL CALLAO. Grabado basado en fotografía de la época. Época del Guano, década de 1860. Fuente: Obra de Manuel Atanasio Fuentes "Lima apuntes históricos, descriptivos, estadísticos y de costumbres" (1867).

riormente isla Callao y actualmente conocida como el Frontón. La historia del Callao está ligada a su principal actividad, la marítima. Historia hecha sobre la base del mar, a la pesca, a piratas, maremotos y combates navales, cuyo poblamiento ancestral y actividad pesquera se remonta a época prehispánica[3].

Al establecerse la administración colonial en Lima y creciendo la actividad económica del virreinato, creció también la actividad del puerto conviviendo pescadores nativos con los europeos que se fueron instalando; en 1555 obtuvo la categoría de pueblo designándosele un teniente alcalde (Vega, 1998:s/n). Ese mismo siglo se tiene como principales construcciones, no sólo viviendas de pescadores y residentes europeos sino, tambos vinculados al comercio del puerto como lo son almacenes y aduanas, también conventos e iglesias siendo los primeros religiosos en instalarse los dominicos y los jesuitas, seguidos de los franciscanos y los agustinos; la construcción de sus conventos e iglesias se concentra en la década de 1590: 1596, 1590, 1593 y 1594

(3) La zona del Puerto del Callao durante la época prehispánica estuvo habitada por un poblado de pescadores, este asentamiento fue llamado Pitipiti. A los pobladores del Callao, en época inca, se les consideraba un señorío menor o curacazgo que conformaba el Señorio de Ichma, el cual dominaba los valles del Rímac y Lurín (Rosworowski: 1978).

respectivamente, y cada convento tenía su propia hospedería (Arrus, 1904:17). En este siglo tenemos varias incursiones piratas siendo las más conocidas la de Francis Drake-1579, Thomas Cavendish-1587 y Richard Hawkins-1594 (MGP, 1998:30).

El siglo XVII se inicia con el nacimiento del Culto a la Virgen del Carmen de la Legua; durante este siglo el Puerto del Callao, principal puerta de entrada y salida de todo comercio, continúa amenazado por piratas especialmente ingleses y holandeses.

En el siglo XVIII ocurre el gran maremoto que da lugar al nacimiento del culto del Señor del Mar, la ciudad queda destruida, y el siglo marcado por esta catástrofe y la reconstrucción del puerto. La nueva población, siguiendo órdenes, se instala en el pueblo de Bellavista a distancia del puerto y a mayor altura sobre el nivel del mar, "pero poco a poco los comerciantes comenzaron a establecerse en las cercanías del puerto y de la fortaleza del Real Felipe, volviendo a surgir un poblado que ya era considerable en los albores de la independencia" (MGP, 1998:28). En 1799 se inauguró la carretera Lima-Callao, conocida actualmente como la Av. Colonial.

En el siglo XIX, el Callao continúa siendo escenario de enfrentamientos y reivindicaciones políticas, en los años de la lucha por la independencia se constituyó en el principal reducto marítimo del virreinato siendo atacado varias veces por las naves libertadoras. La resistencia española termina con el rendimiento del último de sus bastiones, la fortaleza del Real Felipe en 1826. En 1836 le es conferido el rango de Provincia Litoral del Callao, en 1851 se construye el primer ferrocarril de Sudamérica el Lima-Callao, impulsando la actividad marítima y comercial. En 1857 es declarado Provincia Constitucional, con rango de departamento, en reconocimiento a la actitud de sus pobladores en defensa de la constitución política. Dos acontecimientos navales de gran importancia se dan en la segunda mitad de este siglo: el Combate del 2 de Mayo de 1866 en que se derrota a la Escuadra Española, acción en la que participó el pueblo chalaco, y la resistencia patriótica durante diez meses (abril 1880-enero 1881) al bloqueo impuesto por la armada chilena y sus continuos ataques durante la Guerra del Pacifico. Pocos años antes de la guerra se modernizó el puerto con la construcción del Muelle Dársena. Por esta épo-



El Señor del Mar en procesión, 1940.
Fuente: Colección Humberto Currarino.

ca sabemos que el Señor del Mar se paseaba por las calles del Puerto del Callao. En el siglo XX y principios del XXI, el Callao continúa siendo el principal puerto del país.

El habitante de esta zona guarda una gran identificación con su lugar de origen y/o de residencia; larga tradición, y la permanente presencia del mar, constituyen al Puerto del Callao como un área cultural.

El Señor del Mar

La historia del Señor del Mar es contada por muchos, pero poco se tiene escrito sobre ella. En la Iglesia de Santa Rosa, en el altar donde se encuentra el Señor del Mar, hay un texto que relata la llegada de la imagen. Sabemos que en el año 1746, el 28 de octubre a las 10:30 de la noche, la tierra se remeció sufriendo grandemente las construcciones. En el puerto del Callao no se pudo medir los estragos del terremoto mismo, pues cuentan los relatos que al poco rato y estando la gente aún por las calles se avizoró una gran ola, dirección tierra firme de norte a sur. Poco fue lo que quedó de construcciones y de población. El mar varó por semanas cadáveres y restos de construcciones, y durante años poco de lo ya habitado se pudo habitar. Diez años después del suceso, la pareja de pescadores señores Casavilca, encontró, en un paraje, una caja encofrada y dentro de ella la imagen del Señor del Mar.

En la bahía había cerca de 30 barcos, los cuales naufragaron unos y otros fueron varados por distintos puntos del litoral. El crucero *San Fermín* varó tierra adentro y dice la tradición que fue con uno de sus mástiles que se erigió la Cruz Blanca señalizando hasta donde llegó la furia del mar[4]. Esta Cruz se mantiene hasta nuestros días, se encuentra ubicada en la intersección de las calles Salom y Colón en el distrito del Callao. Desde entonces, en cada aniversario del nefasto suceso, se realiza la procesión del Señor del Mar, la cual tiene como homenaje ancestral la ofrenda al mar y a la Cruz Blanca: el espacio ritual y la conmemoración de la memoria.

A raíz del suceso, la Cruz Blanca no fue la única que se erigió, tenemos testimonio por fuente oral y también escrita del siglo XIX, que se levantó otra, la Cruz de Carmen de La Legua, erigida muy cerca de la Iglesia de la Virgen del Carmen de la Legua. Existen dudas sobre si el mar llegó o no hasta donde están erigidas las cruces, opinión de ello la tenemos en el informe general del Perú realizado por el cónsul inglés John Mc Gregor el año 1847 (Bonilla, 1975:171):

"La situación del Callao antiguo todavía es visible bajo el agua. Los mismos cimientos parecen haber sido volteados hacia arriba, removidos y destrozados y todo por una marejada poderosa, la duda es si alguien sobrevivió para contar la historia.

Dos cruces marcan la altura a la cual llegó el agua. La más alta, a un tercio del camino hacia Lima, indica la máxima distancia que alcanzó el agua; la más baja marca el lugar donde fue llevada por el agua la fra-

(4) Otra versión, menos difundida, sostiene que la caja encofrada con la imagen se encontró en el interior del navío San Fermín.

gata española. Yo dudo mucho de la verdad de ambas marcas; se puede fácilmente concebir que una ola cargue un barco grande media milla tierra adentro, pero no puedo imaginarme cómo el agua pudo haber llegado a la altura de ciento cincuenta metros sobre el nivel del mar y sin embargo permitir que escapasen doscientos habitantes del Callao subidos en la pared de un templo que no tiene ni la mitad de esa altura."

No se sabe con exactitud cuanto tiempo después del maremoto fue hallada la imagen, tampoco la fecha exacta del levantamiento de las cruces, sólo sabemos lo que dice la tradición: una vez encontrada la imagen, se le construyó una gruta y se levantaron las cruces.

El culto se organizó y las personas encargadas de cuidar la imagen y de planificar los recorridos procesionales estaban agrupadas bajo el nombre de Compañía de Playeros o Gremio de Playeros.

Poca información se tiene del Gremio de Playeros, lo poco que se cuenta es que estaba conformado por pescadores y trabajadores del terminal marítimo, que eran llamados los playeros -cargadores- y eran ellos quienes sacaban la imagen, organizaban actividades y costeaban la festividad. Por los años de 1875, la Marina era custodio de las alhajas que vestía la imagen del Señor del Mar.

La Sociedad de Culto, fundada en 1875, que reemplazó al Gremio de Playeros, es a su vez reemplazada en 1931 por la Hermandad de Culto, Cargadores y Sahumadoras del Señor del Mar, vigente hasta la actualidad[5].

La celebración de las fiestas del Señor del Mar, su calendario festivo anual, es organizada por la Hermandad de Culto Cargadores y Sahumadoras del Señor del Mar, y actualmente consiste en dos recorridos procesionales, celebración de Semana Santa y Navidad, con la respectiva asistencia a los oficios religiosos[6]. Los recorridos procesio-

(5) *Una Hermandad tiene por finalidad el culto religioso de una imagen, de un Santo, de una Virgen, de un Señor. La Hermandad de Culto de Cargadores y Sahumadoras del Señor del Mar cuenta con un número aproximado de 900 miembros, factores como la migración impiden dar una cifra exacta.*
La Hermandad reconocida por las autoridades eclesiásticas funciona también como una forma de beneficencia para con sus miembros. En caso de fallecimiento de un miembro de la Hermandad, se cuenta con ayuda material, llamada Ayuda Mortuorial, la que consiste en dinero en efectivo para cubrir gastos del entierro. Para sus miembros significa pertenecer a una gran familia. Está organizada bajo el esquema de un directorio central, dieciocho cuadrillas de hermanos cargadores y cuatro grupos de hermanas sahumadoras. No es excluyente de ser miembro de otros cultos y hermandades. El funcionamiento de la Hermandad esta regulado por un reglamento.

(6) *La Parroquia en que se venera la imagen, la Iglesia de Santa Rosa, se encuentra ubicada en el distrito del Callao, capital de la provincia constitucional. En toda la provincia constitucional tenemos una serie de cultos católicos con sus respectivas imágenes y cofradías. Los dos más reconocidos, de mayor antigüedad y con mayor número de devotos son el Señor del Mar y la Virgen del Carmen de la Legua. Igualmente, tenemos la existencia de otros cultos reconocidos en el Callao y que su fecha de inicio es de épocas más recientes, las más recordadas son la del Señor del Consuelo, del Señor de los Milagros del Callao, San Martín de Porres y Cristo Crucificado. También es interesante notar que dichos cultos mantienen relaciones entre sí, se visitan, participan las cuadrillas de unas hermandades en las festividades de las otras o en actividades eventuales conjuntamente. Los cultos son supervisados y orientados por los eclesiásticos de la jurisdicción.*

nales durante el calendario anual, son dos, y se realizan el 24 de mayo en conmemoración por las víctimas del terremoto de 1940, y el que conmemora el maremoto de 1746, se realiza los días 28 y 29 de octubre que es la fiesta central del calendario. Ocasionalmente se dan recorridos procesionales extraordinarios.

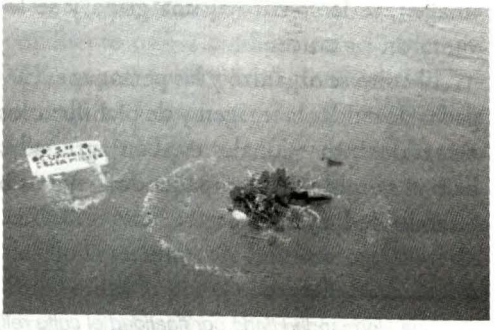
En el recorrido de mayo la procesión se realiza por la zona que fue más afectada por el terremoto y donde mayor número de víctimas hubo[7]. En el recorrido procesional de octubre la imagen, cargada en andas, se dirige hacia el mar en la zona denominada del Callao antiguo, entre la Plaza Grau y el Muelle de Guerra. Una vez la imagen se encuentra frente al mar, se guarda un minuto de silencio y se ofrece una corona de flores al mar, este momento es oficiado por la Capitanía del Puerto del Callao.[8]

Inevitable relacionar que tanto pescadores, portuarios, como marinos, son hombres de mar. El otro homenaje que brinda la procesión en su recorrido, es a la Cruz Blanca.[9]

OFRENDA AL MAR



Recorrido procesional del 28 de Octubre



Plaza Grau, Muelle de Guerra

(7) *El recorrido procesional de mayo recorre la zona sur del distrito del Callao y parte del distrito de Bellavista. La celebración se inicia días antes de la salida de la imagen que es el día 24. Y comienza con un Quinario, que son cinco días de misa en honras al Señor del Mar. Estas misas se celebran en la Parroquia de Santa Rosa, encargada de velar por el culto y en cuyo interior se encuentra en un altar, la imagen del Señor del Mar. El Quinario culmina el día 24 con una misa oficiada por el Obispo de Callao a las siete de la mañana, acto seguido sale el Señor del Mar y empieza el recorrido. Este va por la zona del Callao en dirección este paralelo a la ribera del mar, que fue la zona más afectada por el terremoto.*

(8) *Es necesario subrayar la presencia de la Marina de Guerra del Perú: a la custodia de las alhajas en el siglo XIX, se suma el homenaje a la imagen en la Plaza Grau y la ofrenda al mar.*

(9) *La procesión de octubre se inicia con el Novenario que, al igual que el quinario, consiste en la realización de un oficio religioso al día o dos, nueve días antes de la salida en procesión. El recorrido procesional se inicia con la sacada de la imagen cargada en andas, a las ocho de la mañana del día 28, previo oficio religioso. Después de la ofrenda al mar, se dirige por las calles hacia el Templo Faro, donde estará llegando a partir de las once de la noche. Al día siguiente, sale temprano en la mañana y empieza su recorrido de regreso. En esta oportunidad, el anda recorre barrios tradicionales del Callao, visita el nuevo local de la Hermandad, ya entrando la noche, y continúa hacia donde se encuentra ubicada la Cruz Blanca a quien rinde homenaje, terminado éste, la procesión se dirige hacía la Iglesia de Santa Rosa, donde llega a medianoche entre fuegos artificiales.*

DEVOCIÓN

"El ser devoto para mí es aquella persona que ha recibido una gracia del Señor y se entrega al Señor y se compromete con él, participa de sus festividades. Es algo extraordinario, es una gracia. Hay personas que pasan tiempo y no pueden estar cerca al Señor, para nosotros es un privilegio tenerlo cerca. La fe es algo que cuando le pides al Señor, te lo concede. Muchas veces cuando estamos en problemas, en alegría también, le pedimos al Señor con una fe extraordinaria y el Señor nos lo concede. Todo se le pide al Señor con fe y devoción y se nos concede. Porque creemos." (Sr. Pedro Rosas, 32 años, miembro de la Hermandad de Culto de Cargadores y Sahumadoras del Señor del Mar).

PERTENENCIA A LA HERMANDAD DEL SEÑOR DEL MAR

"El Señor del Mar es nuestro Patrono del Callao, le debemos muchas gracias al Señor que nos libra de tantos males. El Señor es nuestro Rey del Mundo y Patrono de Nuestro Pueblo. En mí la devoción al Señor del Mar viene de mis antepasados, de mis tatarabuelos a mis nietos, y lo serán mis bisnietos." (Sra. Margarita Milera, 79 años, pertenece a la Hermandad desde los 17 años de edad).

EL ESPACIO CULTUAL DEL SEÑOR DEL MAR Y EL ESPACIO SAGRADO DEL CALLAO PREHISPÁNICO

El espacio en que el culto del Señor del Mar se desenvuelve, el espacio cultual, está en un primer momento, claramente delimitado por los dos recorridos procesionales y las dos cruces que señalizan el lugar hasta donde llegó el mar en el maremoto de 1746, ellos son los lugares que la memoria conmemora.



El Espacio Cultual del Señor del Mar

En este espacio, lo que más nos llamó la atención fue la alineación de las cruces. Recorriendo el área identificamos varias cruces más, todas ellas alineadas. Según el presidente de la Hermandad de la Santísima Cruz de La Punta[10] todas estas cruces fueron erigidas a raíz del maremoto de 1746. En las informaciones obtenidas sobre las cruces levantadas a raíz de este maremoto, sólo se mencionan la Cruz Blanca y la Cruz de Carmen de La Legua, en todo caso estas dos cruces son las que recuerdan la mayoría de devotos. Esta situación nos llevó a estudiar la historia de las cruces y remitirnos al Primer Concilio Limense 1551-1552 (Vargas Ugarte, 1951:7-9):

> "**Constitución 2a.** Que se hagan iglesias en los pueblos de indios, y el modo que se ha de tener en las hacer.
> ....Y procurará el tal sacerdote de adornarla de arte que entiendan la dignidad del lugar y para lo que se hace, dándoles a entender que es aquel lugar dedicado para Dios y para el culto y oficios divinos, y para que concurramos a pedir a Dios perdón de nuestros pecados, y que en él no se han de hacer otras cosas ilícitas, ni den lugar a ello. Y en los demás pueblos pequeños que no hubiere posibilidad para hacer iglesia, hagan una casa pequeña, a manera de hermita, para este efecto, donde pongan un altar adornado con una imagen o imágenes, en la mejor manera que pudieren; y donde fuere tan pequeño que para esto no haya posibilidad, a lo menos señalen un lugar decente con una cruz, donde se les diga la doctrina y platique las cosas de la fe."
> "**Constitución 3a.** Que las huacas sean derribadas, y en el mismo lugar, si fuere decente, se hagan iglesias.
> Item porque no solo se a de procurar hacer casas e iglesias donde nuestro Señor sea honrado, pero deshacer las que están hechas en honra y culto del demonio, pues allende de ser contra ley natural, es en gran perjuicio e incentivo para volverse los ya cristianos a los ritos antiguos, por estar juntos los cristianos con padres y hermanos infieles, y a los mismos infieles es grande estorbo para tornarse cristianos: (f27) Por tanto, S.S. ap. mandamos que todos los ídolos y adoratorios que hubiere en pueblos donde hay indios cristianos sean quemados y derrocados; y si fuere lugar decente para ello se edifique allí iglesia, o al menos se ponga una cruz."

El mismo espacio sagrado prehispánico fue promovido a espacio sagrado cristiano. Fue así como se fueron erigiendo las primeras cruces, muchas de ellas se fueron perdiendo en el olvido colectivo, otras se mantuvieron y también aparecieron nuevas. Las cruces que perduran, son las que perduran en la memoria colectiva y el corazón de los devotos[11]. Para el P. Manuel

(10) *Dr. Santiago Parodi.*
(11) *El caso de la Cruz de Carmen de la Legua nos ilustra la situación de cambio que se vive con el transcurso del tiempo. Al inicio de la investigación, la cruz se encontraba en su lugar de origen, el año de 1997 la cruz fue llevada a la iglesia de la Virgen del Carmen de la Legua, provisionalmente, para dar lugar a las obras circundantes por el nuevo puente del cruce de la Av. Colonial con la Av. E. Faucett. Actualmente las obras fueron terminadas y la cruz permanece en la iglesia.*

Marzal (1971:382) este método de sustitución "explica en parte el sincretismo religioso y la gran cantidad de cruces que hay en el mundo indígena".

La importancia de la tradición, de los lugares de la memoria, como lo es en el caso de la conmemoración de los lugares ritualizados con las cruces erigidas, puede no ser entendido desde la ortodoxia cristiana, porque definitivamente mantiene elementos de raigambre cultural anteriores al pensamiento cristiano.

Entre la Cruz de Carmen de la Legua y la Cruz Blanca se encuentra la Cruz de Constazo. Dicha cruz se encuentra cercana al cementerio (150 a 200 mts.) en la misma Av. Colonial, al igual que la Cruz de Carmen de la Legua, y la Iglesia de la Virgen del Carmen de la Legua. Poco sabemos de su origen, únicamente "que es una cruz antigua" según residentes de tradición y la versión que pudo haber sido erigida a raíz del maremoto de 1746[12].

La cuarta cruz que encontramos, alineada en la misma recta que las anteriores, es la Santísima Cruz de La Punta, siendo su Hermandad fundada el año1893. Su actual presidente es quien afirma que todas las cruces mencionadas fueron erigidas con el maremoto de 1746. Esta cruz cuenta con su himno, sale en procesión la tercera semana de mayo, y tiene como homenaje central la ofrenda al mar. Nuevamente es interesante notar la presencia de la Marina de Guerra del Perú: la cruz se encuentra ubicada en la Escuela Naval, y tanto la banda de músicos, como oficiales designados, acompañan la imagen durante todo el recorrido procesional. Durante tramos importantes, la cruz es llevada por mujeres. Al final del recorrido, la cruz cargada en andas, baila, al son de la música. Es en este momento, antes de ser colocada en su lugar, a orillas del mar, que se realiza la ofrenda, la cual consiste, al igual que con la ofrenda realizada por el Señor del Mar, en una corona de flores que se lleva el mar.

Esta cruz, al encontrarse en las instalaciones de la Escuela Naval, tiene un acceso restringido. Fueron los pescadores, principales devotos, quienes levantaron una replica en las afueras de la Escuela, pero igualmente a orillas del mar.

Esta línea de cruces no termina en La Punta, sino que continúa hasta la isla San Lorenzo donde tenemos una quinta cruz (sexta incluyendo la replica de la Cruz de La Punta). Esta cruz se encuentra ubicada en el perímetro de una zona de entierros de diversas épocas, que data de época prehispánica[13].

Por una crónica publicada por el estudiante Julio Félix Castro en la Revista *El Perú Ilustrado* (1890-91), encontramos que existían dos cruces más, en la isla misma, ambas situadas sobre cementerios prehispánicos. Una de ellas fue erigida en la parte alta de Caleta La Cruz, en la ci-

(12) *Es importante tomar en cuenta el espacio funerario colindante y establecer la antigüedad del uso de ese espacio según su función.*

(13) *Catastro Arqueológico del Valle del Rímac – 1974 y Prospección Arqueológica 1999 Instituto Riva Agüero y Marina de Guerra del Perú (Autorización INC: Acuerdo No. 200 de Agosto 1999).*

ma del cerro Guanay, sobre un gran cementerio prehispánico, que según el Catastro Arqueológico del Valle del Rímac – 1974 pertenece a la cultura ICHMA-INCA, siglos XIV-XV. La otra cruz es descrita por Castro (1891: 1405) de la siguiente manera:

"Pasando á otro género de objetos, creo que también debo indicar como particularidad la "Cruz de yerbas" tan elegante y tan bien repartida, que es casi imposible aceptar el que no haya intervenido la mano del hombre en su formación.- Está situada muy cerca de la cima de uno de los cerros de la parte meridional de la Isla, y hacia el lado que mira al Callao, ó sea el lado oriental, tendida sobre un terreno arenoso; es de cactus.

Más abajo, sobre la misma colina, se encuentra el "Panteón de huacos" donde hay restos humanos, tales como calaveras, esqueletos, etc. Y de donde se asegura que se han extraído huacos.- Este panteón debe datar de época muy remota, pues todo parece indicarlo así; el mismo terreno está ya compuesto por una especie de polvo blanquizco – que a mi manera de ver no es otra cosa que el polvo humano – disimulado bajo una capa superficial de tierra.

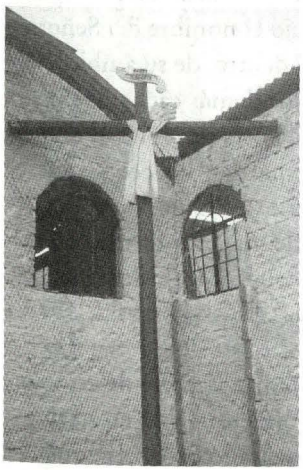
Fijándose atentamente en la disposición de las piedras en este lugar, se nota que, aunque desordenadas aparentemente, por el tiempo y otras causas, forman sin embargo, en ciertos puntos, figuras simétricas, ángulos rectos, líneas paralelas; y, en general, tienen disposiciones tan regulares, que indudablemente deben provenir de antiguos compartimentos, y quién sabe, si de algún monumento indígena ó colonial.- No conozco tradición alguna respecto de ese lugar misterioso, ni sobre esa cruz, que al decir de los pescadores, ha sido arrancada varias veces y siempre ha vuelto á salir; pero supongo (aunque ello no sea más que una ocurrencia propia) que esa cruz fue colocada allí por los españoles, con el fin de reconocer fácilmente, en cualquiera ocasión, aquel lugar, donde pensarían hallar algún tesoro, y de donde, en todo caso, sacaron muchos objetos curiosos que ahora estarán diseminados en los museos, si no en el fondo de los mares.- De todo esto resulta, que ese panteón y esa cruz son un misterio –quizá fuente de un interesante estudio– que merece muy bien el supersticioso respeto que le tributan los habitantes".

No es la cruz clásica de dos maderos, interpretando la descripción se trata de una cruz diseñada sobre la superficie del terreno, hecha con cactus, y de una disposición regular, simétrica, posiblemente indígena, ubicada sobre un "panteón de huacos". Ello nos lleva a entrever una asociación prehispánica, que sólo el hallazgo de este cementerio y de ciertos vestigios puede confirmárnoslo.

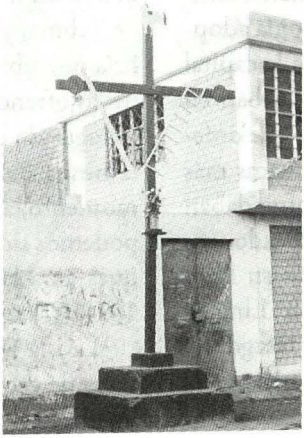
A la fecha no se tiene reconocido el lugar donde estuvo situada. Ambas cruces mencionadas por Castro, la ubicada en el cerro Guanay y la Cruz de hierbas, ubicadas sobre cementerios prehispánicos, no existen a la fecha; en el caso del cementerio ubicado debajo del cerro Guanay, en Caleta La Cruz, este se tiene prospectado y señalizado, mas no excavado ni estudiado integralmente.

El "Proyecto de Recuperación del Patrimonio Científico, Histórico y Arqueológico de la Isla San Lorenzo" llevado a cabo por la Marina de Guerra del Perú en convenio con el Instituto Riva Agüero, registrado en el Instituto Nacional de Cultura, es el encargado de conservar y estudiar los sitios arqueológicos de la isla.

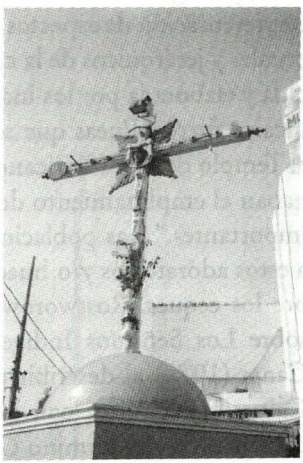
LAS CRUCES



Carmen de la Legua



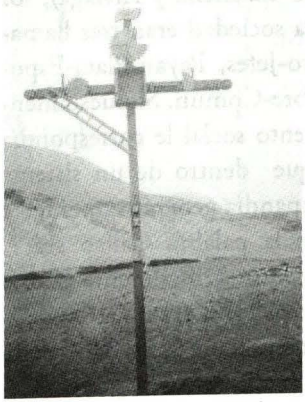
Constanzo



Cruz Blanca



Santisíma Cruz de La Punta
Escuela Naval



Isla San Lorenzo (FAP)

* *No estamos incluyendo la replica de la Santísima Cruz de La Punta.*

UBICACIÓN DE LAS CRUCES

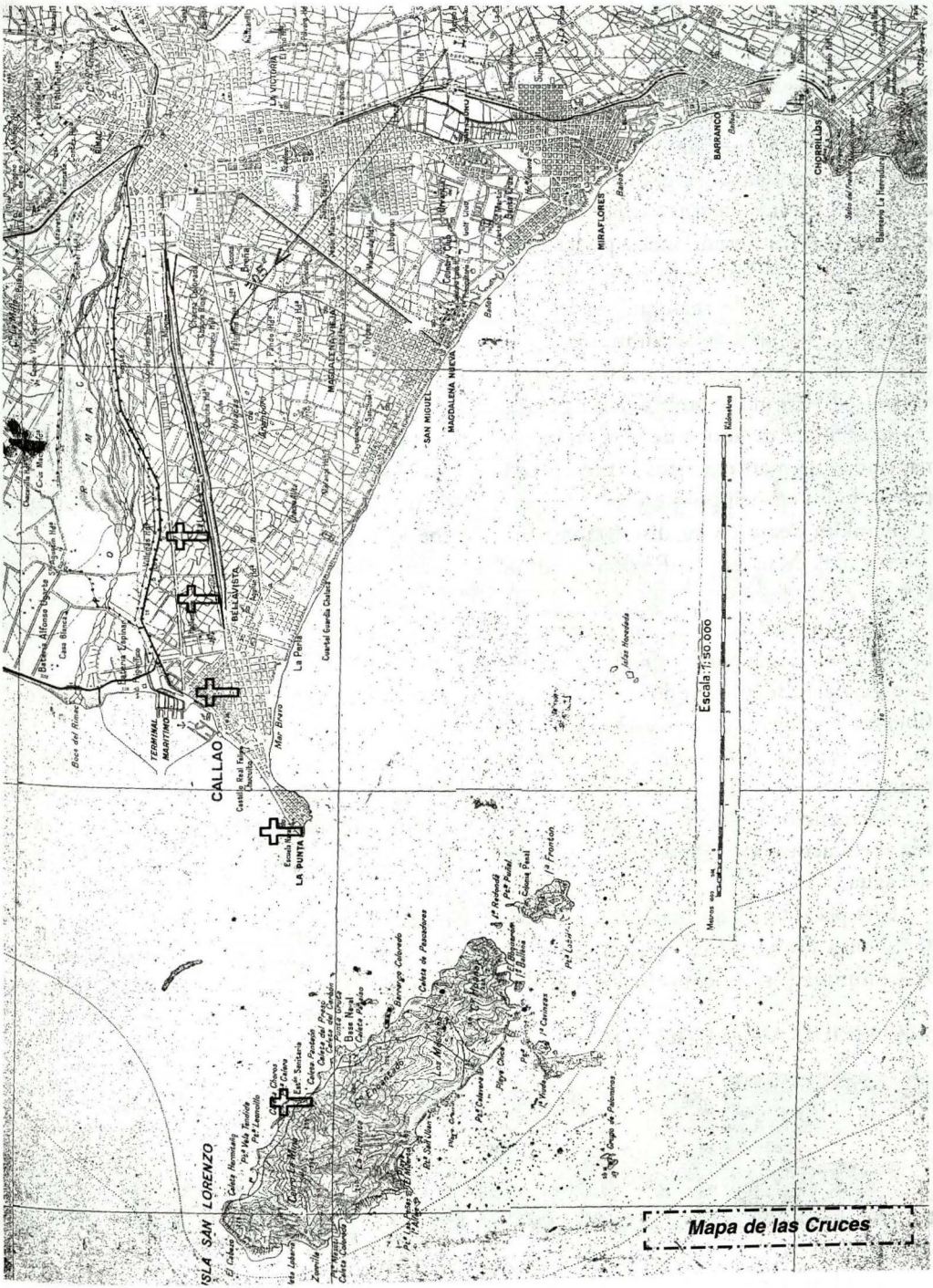
De la línea de cruces que va directamente de Carmen de la Legua hasta la Isla San Lorenzo, podríamos estar observando un ceque. Bonavia (1991:570) da la siguiente definición de un Ceque: "Voz quechua que significa línea, camino, dirección. Representación de aspectos espaciales, temporales y jerárquicos de la cronología adoptada y elaborada por los incas. En la capital incaica fueron líneas que se originaban en el Templo del Sol (Coricancha) y que ordenaban el emplazamiento de las huacas más importantes." Las poblaciones ofrendaban a estos adoratorios y/o huacas ubicados sobre los ceques. Rostworowski, en su libro sobre Los Señoríos Indígenas de Lima y Canta (1978) al describir el curacazgo del Callao lo identifica con un ceque, por la coincidencia del término Callao.

Rostworoski (1978: 101-102) identifica este término de acuerdo a la estratificación social tripartita recogida en un mito costeño en Huacho y Végueta (recogido por los cronistas Calancha y Arriaga), los estamentos de la sociedad eran tres llamados Collana-Oro-Jefes, Payan-Plata-Esposas y Callao-Cobre-Común. Supuestamente a cada estamento social le correspondía una línea o ceque dentro de un sistema mayor que se expandía geográficamente:

"De ahí que la palabra Callao sea el nombre de un ceque. Difícilmente podría ser un nombre español si existía antes de la conquista hispana un curacazgo del Callao. Si la zona de la bahía era el ceque Callao, surge espontáneamente la pregunta respecto a la ubicación de Collana y Payan, que componían el sistema y también de donde irradiaban. En el Cusco el núcleo de los ceques era el Coricancha o templo del Sol; en la costa, y como hipótesis, podemos señalar dos lugares sagrados. El primero sería el santuario de Pachacamac, ya que el valle de Lima y el de Lurín formaban antiguamente un todo, bajo el nombre del Señorío de Ychma, y quizá dentro de su ámbito habría que ubicar a los demás cachauis (lugar de las ofrendas). La otra posibilidad es que el lugar de donde partían los ceques fuese la huaca del oráculo de Lima, pero por el momento, a falta de mayor información no podemos siquiera esbozar un sistema de ceques para la costa." (Rostworowski, 1978: 101-102)

La isla San Lorenzo es parte de este sistema de ceques, no identificado en su totalidad. El carácter sagrado de la isla aumenta con el acopio de información. En el cementerio ubicado en Caleta La Cruz, trabajó el arqueólogo alemán Max Uhle de 1906-11 quien estima el cementerio en unos dos mil a tres mil fardos (Rivas y Retamozo: 1978). Una de las piezas de mayor valor encontradas, fue un manto pintado de ocho metros de largo con representaciones de un personaje central, con vara y tocado, y prisioneros a ambos lados, un jefe. Los jefes (mallquis) siempre fueron enterrados en lugares sagrados, esta evidencia aumentaría el valor de San Lorenzo como una huaca en época prehispánica. Bonavia (1991:574):

"HUACA. Palabra quechua de significado muy amplio que los cronistas y curas españoles utilizaron para denominar a los ídolos. Probablemente fue una palabra con


CALLAO
LA PUNTA
BELLAVISTA
LA PERLA
LA VICTORIA
MAGDALENA VIEJA
SAN MIGUEL
MAGDALENA NUEVA
MIRAFLORES
BARRANCO
CHORRILLOS
TERMINAL MARITIMO
ISLA SAN LORENZO
Escala 1:50.000
Mapa de las Cruces

sentido muy extenso, con la que se identificaba a los dioses, edificaciones, lugares y personas sagradas. Se refiere también a los espíritus de la comunidad que eran venerados y respetados. Tenían su residencia en diferentes accidentes geográficos según su categoría. Ciertas huacas tenían un gran prestigio y adquirieron fama y poder sobre grandes áreas. El concepto se vincula íntimamente con el de mallqui, es decir las momias de los jefes de la comunidad, a las que se ofrendaba periódicamente. Por extensión el término se aplica a las grandes construcciones de adobe de la costa peruana, que contenían entierros y fueron centros de culto en tiempo prehispánicos."

Franklin Pease en su disertación sobre "Mitos del Mar en la Región Andina" (1993: 233) dice así:

".... la imagen del agua está presente en muchos mitos, de forma singular, en ríos, lagos, canales, fuentes, todos ellos paqarina (lugares de origen); en otros relatos, el agua es una especie de matriz originaria del mundo".

No menciona islas, mas el concepto de isla se encuentra identificado con la imagen del agua.

Una pacarina es un lugar donde se enterraban a los ancestros reverenciados por la comunidad, se le consideraba un lugar de origen, y por ende un lugar sagrado.

A la importancia de la isla como espacio funerario, se suma su función en la medición del paso del Sol (Macera, 1991):

"Es posible que en las sociedades andinas de diversas épocas la observación tanto del recorrido diario como del recorrido anual del sol impulsara especiales disposiciones arquitectónicas y quizás burocracias sacerdotales diferenciadas... quizás así podríamos interpretar algunas de las construcciones del conjunto Maranga (Lima) correspondiente al Intermedio Temprano. La más importante de esas huacas parecería, en realidad, una reproducción arquitectónica de lo que hoy llamamos Isla San Lorenzo... conocida como "Huachac" por los pescadores artesanales más viejos del Callao... La huaca "Huachac" o "San Lorenzo" pudo estar destinada precisamente a observar el recorrido anual del sol en el horizonte, Konti, para la cual la referida isla habría sido un elemento visual dominante".

Actualmente, pescadores de la zona siguen utilizando el término "Huachac" para referirse al cabezo norte de la isla. El término "Huachac" no podemos dejar de asociarlo a "Urpayhuáchac" (la que pare palomas, Urpay = paloma, Huachac = la que pare), isla que se encuentra frente al Santuario de Pachacamac y una "de las esposas

RECORRIDO ANUAL DEL SOL



21 Diciembre



11 Marzo

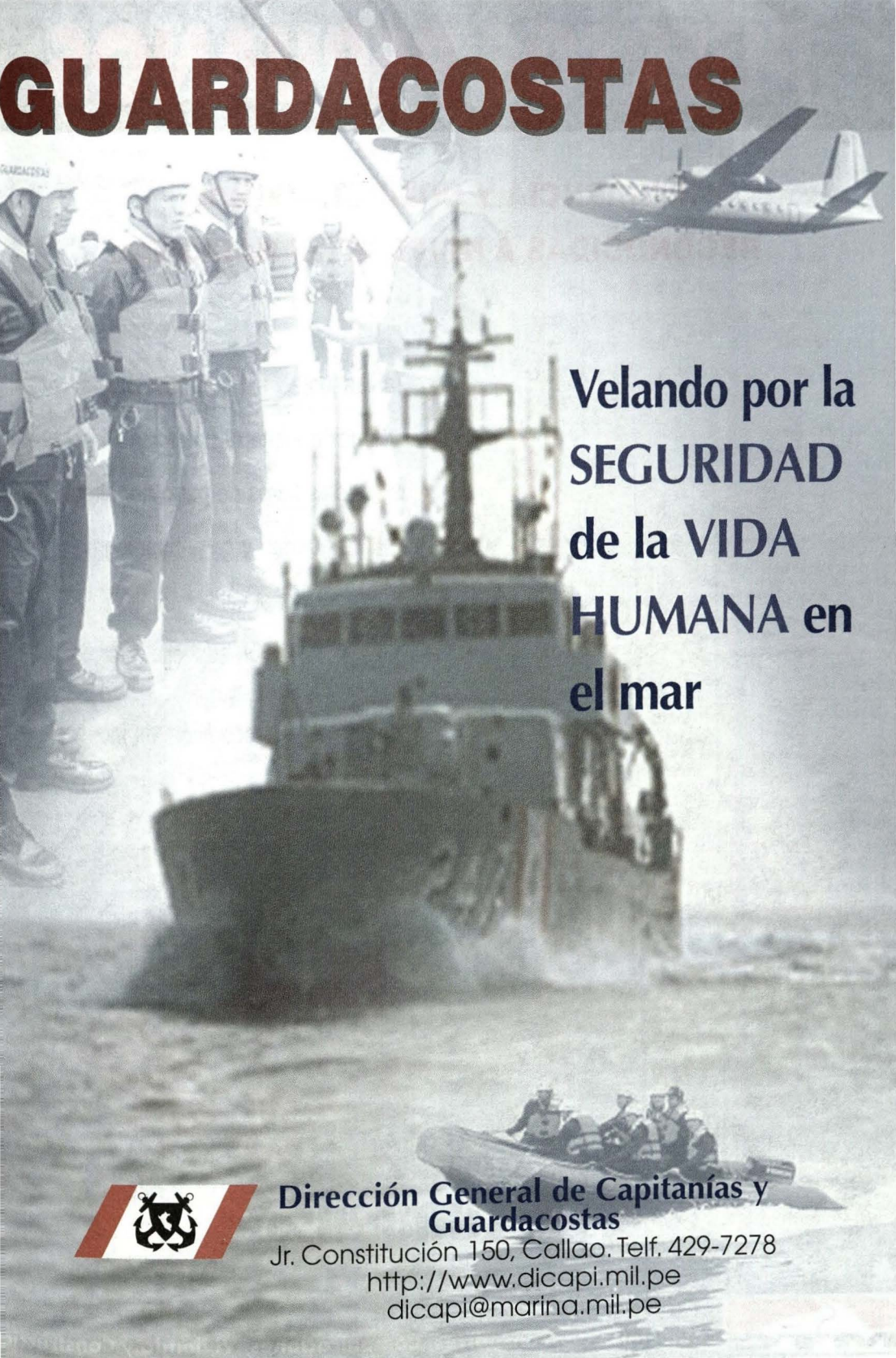


21 Marzo



20 Mayo

GUARDACOSTAS



Velando por la SEGURIDAD de la VIDA HUMANA en el mar

Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Jr. Constitución 150, Callao. Telf. 429-7278
http://www.dicapi.mil.pe
dicapi@marina.mil.pe

PUERTOS PERUANOS

EFICIENCIA Y COMPETITIVIDAD RECONOCIDAS A NIVEL INTERNACIONAL

- Tarifas justas, sin sobrecostos
- Atención ininterrumpida las 24 horas
- 10 días libres de pago por almacenaje
- Seguridad y garantía integral
- Personal calificado
- Atención especial a naves de turismo
- Interconexión vía internet



ENAPU S.A.
EMPRESA NACIONAL DE PUERTOS S.A.

MTC
Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

de Pachacamac" (Rostworowski, 1992: 52-53). Nos preguntamos entonces si la isla San Lorenzo sería también una de las esposas del dios Pachacamac, considerándose, de acuerdo a la misma fuente, estos lazos de parentesco "como enclaves religiosos ....(donde) su importancia radicaba en la riqueza que significaba su posesión". Esta coincidencia en el término, sumado a la línea de cruces, la envergadura de sus cementerios, su función astronómica en la medición del paso del tiempo, nos hacen sostener que la isla San Lorenzo fue una huaca muy importante en época prehispánica, un gran espacio sagrado de múltiples funciones, con un área de influencia/convergencia aún por estudiar.

Es importante mencionar que el uso de la islas de nuestro litoral se remonta a la época pre inca, siendo nuestras poblaciones ancestrales costeñas grandes pescadores, atribuyéndose el inicio de la navegación mar afuera aproximadamente 2500 a.C (MGP, 1998: 17) con el consiguiente uso económico de las islas, principalmente la recolección del guano por su utilidad como fertilizante en la agricultura, actividad ritualizada y fiscalizada durante el incanato. Las islas como enclaves sagrados, deberán ser motivo de estudios próximos pues pocas son las investigaciones académicas realizadas. En la isla San Lorenzo, los restos de ocupación más antiguos que se conocen hasta la fecha, datan según el Catastro Arqueológico del Valle del Rímac-1974, de 2500 años a.C., coincidente con el desarrollo de la navegación mar afuera, correspondiente a asentamientos de época pre-cerámica, donde se hallaron herramientas de piedra, instrumentos para hacer fuego, fragmentos de red, cordones y conchales. Al carácter sagrado de la isla debemos agregar la permanente explotación de sus recursos naturales, llevado a cabo por etnias locales, con gran dominio de la pesca y navegación.

Durante la Colonia, y posteriormente la República, la isla pierde su connotación de espacio sagrado.

La investigación, el trabajo de archivo, la exploración de la isla y el trabajo de excavación arqueológica son los medios a través de los cuales podremos ahondar en las evidencias.

CEMENTERIO CALETA LA CRUZ - TELA PINTADA



Las telas pintadas precolombinas de la Costa Peruana, por Juan Manuel Ugarte Eléspuru. Reproducción Dra. Rebeca Carrión, MNAAH. El original se encuentra en el taller de textiles - INC, MNAAH.

CONCLUSIONES

La conclusión general está en función a la pregunta principal que nos planteamos al inicio de la investigación: ¿Qué hallaríamos de elementos religiosos prehispánicos a partir del estudio del culto católico al Señor del Mar?

Pregunta que respondemos haciendo una síntesis de la investigación: estudiando el culto al Señor del Mar (s.XVIII), su nacimiento, su tradición y sus festividades, encontramos una línea de cruces, vinculadas al espacio de culto, alineadas entre sí. Un total de ocho cruces, cinco tradicionales, una réplica, y dos por dato de archivo sin evidencia física actualmente. La línea de cruces termina (o se inicia) en la isla San Lorenzo y va hacia el distrito de Carmen de la Legua, frontera entre el Callao y Lima. Las tres cruces de San Lorenzo, estaban ubicadas en zona de entierros prehispánicos. Las dos cruces registradas el siglo pasado, estaban erigidas en la parte alta de los cementerios, y la que actualmente existe, en una colinita en un área de entierros que data, igualmente, desde época prehispánica.

Las evidencias de campo, sumado al dato arqueológico e histórico nos permiten afirmar que la Isla San Lorenzo fue un gran espacio sagrado prehispánico, con múltiples funciones (funerario, astronómico, económico...) de un área de influencia que podría ser mayor.

A. Efectivamente, existe una continuidad posible de reinterpretar: A través del estudio de un culto religioso contemporáneo, como lo es el Señor del Mar, podemos reinterpretar elementos sagrados del mundo religioso prehispánico. A partir de lo observado en el estudio del culto al Señor del Mar, sumado al trabajo citado del Señor de los Milagros, podemos afirmar que el panteón de santos y el espacio de culto del catolicismo popular peruano actual, refleja en gran parte al panteón andino prehispánico. Estudio que deberá contemplar tanto la historia del nacimiento del culto, su organización, la conmemoración de sus fiestas y el espacio en que se desenvuelve.

B. La identificación regional es la clave en el estudio del culto. La variable espacial da una continuidad en el tiempo que nos permite afirmar que los lugares de la memoria colectiva perduran en la cultura material. Esta variable espacial nos permitió reinterpretar a través de los lugares sagrados actuales los lugares sagrados del pasado.

C. La herencia cultural. La investigación estuvo basada en el estudio de la tradición, la importancia del ritual, la conmemoración y la herencia. La principal fuente de información fue el trabajo de campo

y la tradición oral. Merece especial mención el estudio de la Hermandad, encargados de velar por la imagen y la celebración de sus fiestas, encargados de transmitir la tradición.

Aplicar la misma metodología en otras áreas culturales, con culto regional propio, surgido durante la colonia, nos llevaría a confirmar o cuestionar la validez del planteamiento y resultados de esta investigación. La posibilidad de reinterpretar el espacio sagrado del mundo prehispánico es un gran aliciente para continuar con la tarea.

Para finalizar quisiera resaltar la perspectiva holística, la integración de información desde variadas disciplinas y metodologías contribuyendo a la investigación del mundo religioso prehispánico y su riqueza cultural, así como el potencial aporte al desarrollo económico y turístico del país de todo rescate y puesta en valor de nuestro patrimonio científico, histórico y arqueológico.

BIBLIOGRAFÍA

- Arrus, Darío. *Diario* Callao. 1994.
- Bonavia, Duccio. *Perú, Hombre e Historia.* De los Orígenes al SXV. Fundación del Banco Continental - Edubanco. Lima, 1904.
- Bonilla, Heraclio, compilador. *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos 1826-1900.* Instituto de Estudios Peruanos y el Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú. 1975.
- Castro, Julio Félix. "Sobre la Isla de San Lorenzo". En: *El Perú Ilustrado*, No.191-194. Lima, 1890-1891.
- Centurión Padilla, José. *Informe No. 022-85-LQ-DCMN-NRCH.* Instituto Nacional de Cultura, Dirección de Conservación del Museo Nacional. Trabajo de Investigación sobre la talla del Señor del Mar. Lima, 1985.
- Familia Cierra Alta-Borjas. *Historia del Cristo de Luren.* Ica, 1993.
- Huapaya Manco, Cirilo - Rosello Truel, Lorenzo. "Informe Preliminar sobre sitios sin cerámica en la Isla San Lorenzo, Callao Perú". En: *Arqueología - PUC,* Instituto Riva Agüero No.96, pg. 13-27. Lima, 1974 - 1975.
- Instituto Nacional de Cultura. *Catastro Arqueológico del Valle del Rímac.* Lima, 1974.
- Islas, Jhonny. Materiales recuperados por Max Uhle (1906-1907) en la isla de San Lorenzo Costa Central del Perú. En: *Gaceta Arqueológica Andina No. 24,* pp.73-91. Lima, 1995.
- Macera, Pablo. *Y no hay remedio. Guamán Poma (introducción).* CIPA. 1991.
- Marco-Sánchez Dextre, Nello. *Por los Caminos de la Historia Chalaca.* Centro de Investigaciones Históricas del Callao, INC- Callao. 1991.
- Marina de Guerra del Perú. *El Callao. Su historia en Imágenes.* 2da. edición. Lima, 1993.
- Marina de Guerra del Peru. *Compendio de Historia Naval y Marítima.* Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 1998.

- Marzal, Manuel. *Claves de Interpretación para el Catolicismo Popular Peruano.*
- Marzal, Manuel. *La Transformación Religiosa Peruana.* Fondo de Publicaciones Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima, 1983.
- Milla Villena, Carlos. *Génesis de la Cultura Andina.* Lima, 1983.
- Middendorf, Ernest (1894). *Perú. La Costa.* Dirección Universitaria de Bibliotecas y Publicaciones de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1973. T. II.
- Parroquia de Santa Rosa. *Actas de la Sociedad de Culto y Beneficencia del Señor del Mar.* Archivo de la Parroquia. Callao, 1875.
- Pease, Franklin. "Mitos del mar en la Región Andina". En: *Actas del Primer Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.* Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 1993.
- Quiroz Chueca. *Las Imágenes del Callao Antiguo. Descripciones escritas y gráficas.* Centro de Investigaciones Históricas del Callao, INC-Callao, 1990.
- Revista "Verdad y Vida", septiembre de 1992 y 1993. Lima.
- Rivas, Marcela - Retamozo, Enrique (1978). "Objetos de metal procedentes de la Isla San Lorenzo. En: *Arqueológica* No.17, INC.
- Rostworowski, María. *Señoríos Indígenas de Lima y Canta.* IEP, Lima, 1978.
- Rostworowski, María. *Recursos Renovables y Pesca, siglos XVI y XVII.* IEP, Lima, 1981.
- Rostworowski, María. *Pachacamac y el Señor de los Milagros.* IEP, Lima, 1992.
- Vargas Ugarte, Rubén S.J. *D. Pedro Antonio Fernández de Castro X Conde de Lemos y Virrey del Perú.* Ed. Universitaria. Lima, 1965.
- Vega, Hermilio. *Patrimonio Histórico del Callao.* Manuscrito. Instituto Nacional de Cultura- Sede Callao. 1998.

CONTRALMIRANTE ALEJANDRO VINCES UBILLÚS (1884-1946)

Teniente Primero
Juan Carlos Llosa Pazos

"...Va pues, mi querido don Alejandro, con la presente, mi cariñosa y efusiva felicitación para usted y los jefes y oficiales de nuestra Armada que le acompañaron en la patriótica actitud que fue el origen del establecimiento de la paz en nuestra Patria, a la que usted al frente de nuestra Marina supo evitar los horrores de una guerra fratricida que nos habría conducido a la anarquía y a la ruina. Acepte usted pues, en unión de todos nuestros camaradas, mi cordial y entusiasta felicitación por su actitud y por su manifiesto a la Nación, firmado por usted que siempre aparecerá en paginas de la historia Patria como un monumento digno de la Marina de Guerra del Perú."

Carta del capitán de navío Manuel Faura, Agregado Naval del Perú en Gran Bretaña, dirigida al Comandante General de la Escuadra, capitán de navío Alejandro G. Vinces. Londres, 01 de abril de 1931.

La caída del régimen de Augusto B. Leguía luego de once años consecutivos de gobierno, situaba nuevamente al Perú en medio de una crisis política muy peligrosa, que al poco tiempo iba a desencadenar en una serie de disturbios y movimientos subversivos que pondrían en riesgo la seguridad de los habitantes del país de inicios de los años treinta. Entre la agonía de este régimen impopular y desacreditado, y el asomo del llamado por Basadre tercer militarismo - que se inició con el teniente coronel Luis Miguel Sánchez Cerro- la Armada Peruana veía interrumpido un proceso de reorganización que llevaba ya, exitosos diez años. Por disposición del poder político, la misión norteamericana que conducía esta tarea fue reducida en integrantes y en los alcances de sus atribuciones, al pasar de comandar la Marina a exclusivamente asesorar a las nuevas autoridades navales. A partir de 1930 y por toda la década, los marinos extranjeros serían relevados en el comando de la Armada Peruana por un grupo de destacados capitanes de



Contralmirante Alejandro Vinces Ubillús

navío egresados de la precaria Escuela Naval de inicios del siglo XX. Estos oficiales superiores o jefes como se les llamaba por esa época, habían prestado servicios a órdenes directas de los oficiales norteamericanos que fueron contratados por Leguía para modernizar la institución, quienes dejaron constancia en varios documentos, sobre la dedicación y profesionalismo que demostraron en el cumplimiento de sus deberes.

Los jefes navales más significativos de este período relevante de nuestra historia naval, fueron Juan de Althaus, José Gálvez, Carlos Rotalde, Alejandro Vinces, Tomás Pizarro, Héctor Mercado, Federico Díaz Dulanto y Roque Saldías. Todos ellos pertenecieron a la primera generación de posguerra, llamada así por el comandante Fernando Romero, generación que estuvo al frente de la Armada entre los gobiernos de los generales Luis Miguel Sánchez Cerro y Manuel Apolinario Odría.

El contralmirante Alejandro Vinces Ubillús, como hemos señalado, figura entre los más importantes líderes navales de la primera mitad del siglo pasado. Destaca en particular por su labor en los varios años que prestó servicios en la Escuela Naval del Perú, así como por la notable actuación que demostró en favor del orden público, al liderar a la Marina en su firme determinación de acabar con la anarquía que pretendía apoderarse del escenario político del país tras la caída del presidente Leguía.

El almirante Vinces nació en Paita, el 3 de mayo de 1884, del matrimonio de Nicanor Vinces con Margarita Ubillús, ambos naturales de Piura. A fines de mil ochocientos, siguió estudios en la Escuela Náutica de Paita, poco después viajó a Lima a rendir el examen de admisión a la Escuela Militar Preparatoria y Naval, donde sería admitido como alumno el 5 de mayo de 1900. Continuó sus estudios en el *Pontón Perú*, antiguo buque depósito donde funcionaba la Escuela Naval. Dos años después, es nombrado aspirante de Marina, y finalmente concluye su instrucción en el alma máter de la Armada Peruana, el 9 de febrero de 1904 al obtener, junto con sus seis compañeros de promoción, el título de Guardiamarina. Entre los egresados esa fecha, además de Vinces, destacan el contralmirante Tomás Pizarro Rojas, y el capitán de fragata Manuel I. Vegas García, importante historiador naval fallecido prematuramente, quienes fueran notables personajes de la Armada de su tiempo.

En mayo de 1904, el guardiamarina Vinces, como muchos de sus contemporáneos, fue enviado en misión de estudios a Europa para completar su instrucción en la Real Armada Española.

Las gestiones para enviar a los guardiamarinas en misiones de estudio al extranjero, tuvieron su origen en la constante preocupación de los antiguos oficiales navales que habían sufrido en carne propia la amarga derrota de la guerra del Pacífico, por ver resurgir su querida institución. Y es así como los veteranos de la guerra del 79, consiguieron que los aspirantes de Marina de inicios de mil novecientos al terminar su instrucción en la Escuela Naval, fueran enviados a entrenarse en verdaderas y eficientes escuadras extranjeras, como la española o la norteamericana, ya que desafortunadamente nuestro país por eso años carecía de verdaderos buques de guerra.

Gracias a esta patriótica preocupación de sus superiores, Vinces y varios de sus contempo-

ráneos, fueron enviados a Europa a perfeccionar su aprendizaje en los usos de la guerra naval de la época.

El guardiamarina Vinces realizó varios cruceros de instrucción a bordo de diferentes unidades de combate de la Marina de Guerra Española durante el tiempo que vivió en el viejo continente, donde pudo ganar importante experiencia marinera.

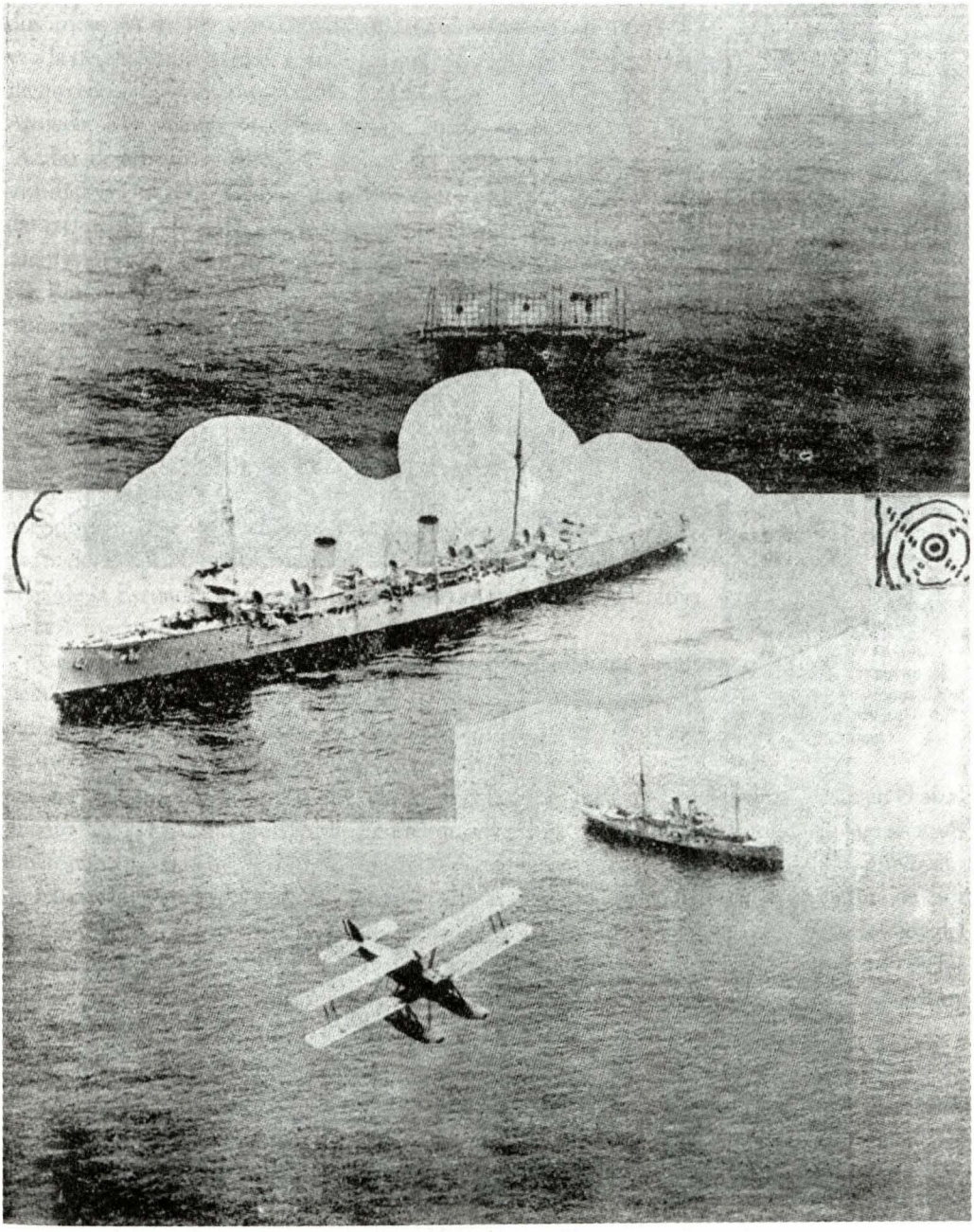
Próximo a finalizar su permanencia en la Armada española, Vinces es llamado a rendir examen para obtener la clase de alférez de fragata, evaluación que aprobó satisfactoriamente y que le serviría para que el gobierno peruano le hiciera efectivo el ascenso a esa clase, el 7 de febrero de 1907. Meses después regresa al Perú y se le asigna al transporte *Iquitos*, cuyo comandante era el capitán de fragata Ernesto Caballero y Lastres. Por aquel entonces, comanda la Marina el contralmirante Toribio Raygada, como Comandante Principal de Milicias Navales. En enero de 1908, el alférez Vinces es designado profesor de la Escuela Naval, la cual funciona desde ese año, en el transporte *Iquitos*. El 1 de febrero de 1909 asciende a teniente segundo efectivo, y poco después se le nombra Oficial Secretario de la Escuela Naval, que ahora tiene nuevo local en el distrito de Bellavista. Desde julio de 1911, es teniente primero, luego de haber aprobado los exámenes formulados por la junta de ascenso que preside el capitán de navío Pedro Garezón Thomas, el último comandante del *Huáscar* peruano.

De oficial de artillería en el crucero *Almirante Grau* en 1913, el teniente Vinces es trasladado nuevamente a la Escuela Naval, como oficial de dotación e instructor. Desde marzo de 1914, es capitán de corbeta. En agosto de 1919, en medio de la agitación política que vivía el país tras la caída del gobierno civilista de José Pardo, el comandante Vinces es nombrado subdirector de la Escuela Naval, la que a partir de esa fecha va a estar bajo la dirección del capitán de fragata José Gálvez Chipoco. Un año después es ascendido a capitán de fragata. Al poco tiempo, el Director General de Marina, capitán de navío Augusto Loayza dispone que Vinces asuma la Dirección Accidental de la Escuela Naval hasta fines del año 1920, en que llegaría la misión naval norteamericana al Perú, para hacerse cargo de la reorganización de la institución. Poco después se designa al capitán de fragata de la Armada Norteamericana Charles Gordon Davy, Director de la Escuela Naval, quien va a ocupar este cargo durante toda la década del veinte. Buena parte de esos años, el comandante Davy, de muy recordada trayectoria en nuestra Marina, tendría como su segundo al comandante Vinces.

Entre 1924 y 1925, Vinces es comandante del crucero *Almirante Grau*. Ese último año es cambiado de colocación al Apostadero de San Lorenzo, con el nombramiento de jefe de esa dependencia. En este cargo, Vinces realizó una importante labor, cuyos logros se ven reflejados en una felicitación que recibiera de la Superioridad, y que aparece publicada en una orden general de la época. En efecto aquella felicitación fue dispuesta por el Jefe del Estado Mayor General de la Armada contralmirante Clark Howell Woodward, luego de que el Ministro de Marina, Arturo Rubio, efectuara una inspección a las instalaciones del Apostadero.

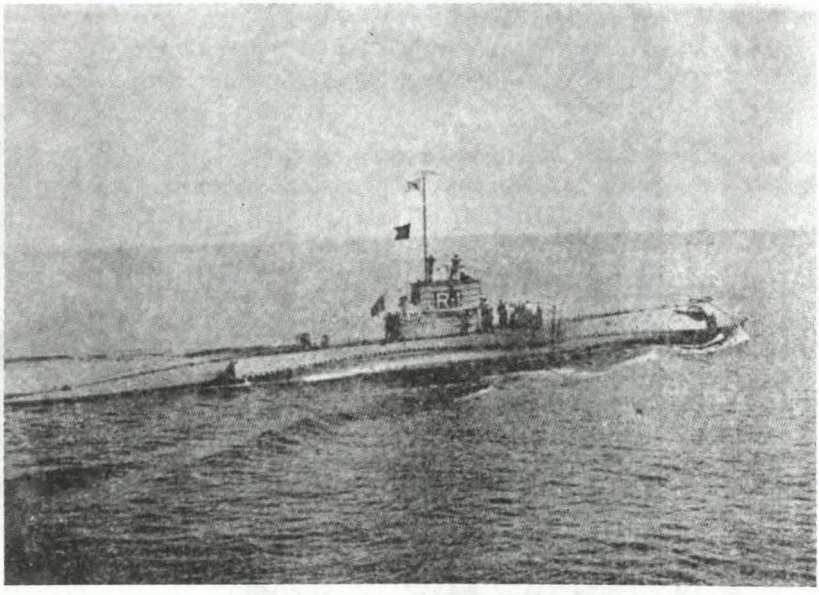
En febrero de 1928, se le encarga nuevamente al comandante Vinces la Subdirección de la Escuela Naval. A mediados del año siguiente, el capitán de fragata Vinces debe asumir por se-

La Escuadra Nacional a fines de la década de los veinte

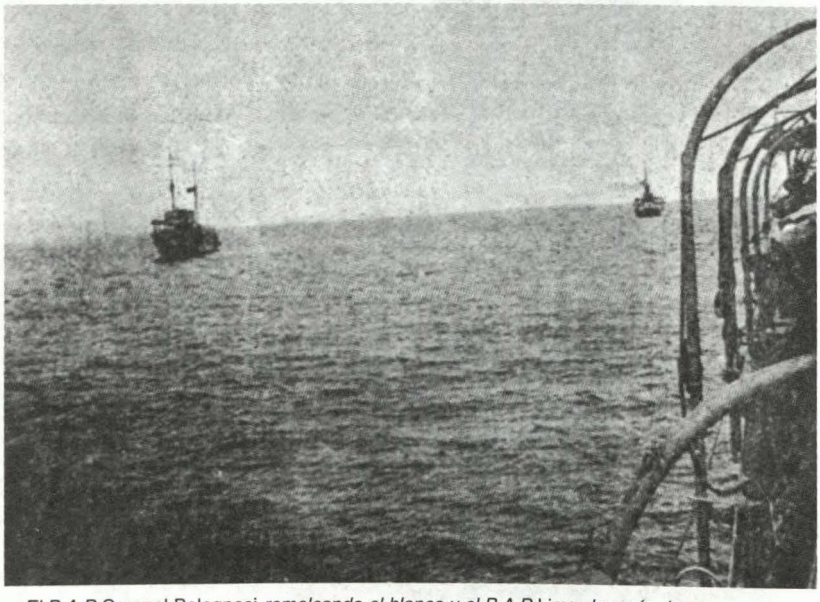


Ejercicio de tiro

EJERCICIOS DE ARTILLERÍA PRACTICADOS POR LA ESCUADRA



El B.A.P. R-1 *iniciando su corrido.*



El B.A.P. Coronel Bolognesi *remolcando el blanco y el B.A.P.* Lima *después de reconocer sus impactos.*

gunda vez la Dirección Accidental de la Escuela, ya que el comandante Davy ha solicitado una licencia para ausentarse del país por dos meses. A su retorno, Davy pasó una inspección administrativa a la dependencia bajo su mando, inspección que detalló posteriormente en un informe dirigido al Jefe del Estado Mayor General de la Armada, contralmirante Oscar Spears, en los siguientes términos: "Acabo de terminar mis inspecciones del personal y material de la institución (Escuela Naval), encuentro buen orden y buen aseo en todas partes. También he efectuado una prolija revisión de todas las cuentas de administración general, peluquería, división de aprendices, Revista de Marina, cinema, etc., estoy sumamente satisfecho. El comandante Vinces ha seguido eficiente y lealmente la política y doctrina de la dirección. Merece una palabra de felicitación por parte de la Superioridad".

El año 1930 va a ser muy importante para Alejandro Vinces. En efecto con Resolución Legislativa n.° 6702 de fecha 24 de enero de 1930 es ascendido a la clase de capitán de navío. En mayo se le nombra Subjefe del Servicio de Informaciones Navales, en agosto comandante del crucero *Coronel Bolognesi* y en octubre Comandante General de la Escuadra, cargo que fuera la máxima autoridad operativa de la Armada entre los años 1923 y 1980.



El Capitán de Fragata Alejandro G. Vinces en los días en que se desempeñaba como comandante del B.A.P. Bolognesi

Como hemos señalado al inicio de este artículo, la década de los treinta comenzó con un panorama desalentador. Al conformarse la junta de gobierno que encabezara el comandante Sánchez Cerro, este tuvo que hacer frente a varios levantamientos.

Fue en estas circunstancias que a la Marina le cupo jugar un papel determinante en el alzamiento que se produjo en Arequipa en febrero de 1931 por un grupo de militares que se acantonaron en dicha ciudad, descontentos con el encumbramiento del nuevo caudillo, provocando rebelión contra el gobierno de Lima. El comandante Sánchez Cerro, Jefe de la Junta de Gobierno, dispuso por intermedio del Ministro de Marina, capitán de fragata Carlos Rotalde del Valle, el embarque de una numerosa expedición militar con destino a Arequipa, a bordo de los transportes BAP *Rímac* y BAP *Apurímac*, a la que se le dio la misión de sofocar la revuelta y someter a los rebeldes.

Nos cuenta el notable historiador naval Fernando Romero, teniente segundo en aquellos días, que esta situación produjo mucha preocupación y disgusto entre los jefes y la oficialidad joven de la Armada, en especial porque se temía que se desencadenase en el país una guerra civil. El ánimo del cuerpo de oficiales de la Armada fue porque esta se evitara. La Marina que hasta ese momento se había mantenido al margen de la situación política, decidió actuar. No hubo reuniones masivas, ni conspiraciones, pero sí un sentimiento conjunto que el Comandante Ge-

neral de la Escuadra supo interpretar y hacer suyo. Al respecto, dice el comandante Romero, refiriéndose al capitán de navío Vinces, quizás influyó el respeto de que gozaba el jefe, que sin ninguna ambición personal y con la dignidad que caracterizaba su vida profesional, juzgó que era su deber compulsar los sentimientos de los jefes y oficiales que a sus órdenes servían en los buques de guerra. A raíz de estos acontecimientos el comandante Vinces ordenó que todos los oficiales de estado mayor, los comandantes de unidades y un grupo de oficiales delegados de cada buque, nombrados en representación de todas las dotaciones de la Escuadra, se reunieran a bordo del buque insignia el BAP *Almirante Grau.*

El comandante general de la Escuadra informa la situación a sus subordinados, señala los cursos de acción, escucha opiniones y finalmente toma una decisión. Vinces dispuso que al día siguiente a 06:00, zarpase el buque insignia apoyado por otras unidades, para detener a los buques que transportaban las tropas de Jiménez. Al ser interceptado el convoy por las fuerzas enviadas por la máxima autoridad operativa de la época, se envió al teniente segundo Fernando Romero, quien había participado de la histórica reunión del día anterior, para entregar al jefe militar la resolución del comandante Vinces, en la cual se le comunicaba el término del tránsito al sur de las unidades en comisión. Jiménez intentó oponerse e intercambió algunos mensajes con el Comandante General de la Escuadra. Sin embargo ante la invariable decisión del Comandante General, el comandante Jiménez tuvo que desistir y finalmente los buques comisionados por el gobierno retornaron al Callao. Poco después, el capitán de navío Vinces informo a la opinión pública mediante un manifiesto, las razones de la determinación de nuestra Armada, además de haber dirigido una proclama a los integrantes de la misma. Ambos documentos los reproducimos en el presente artículo. En su manifiesto, señala el Comandante General de la Escuadra que la actitud de la Armada no obedecía a otra razón que a su patriótico fin de evitar el derramamiento de sangre entre peruanos, a la vez que proponía la conformación de una nueva junta de gobierno que estaría presidida por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia. Afirma Basadre, que este proceder de la Marina de Guerra es de singularidad histórica, ya que, según su esclarecido juicio, fue la primera vez en la vida republicana, en que la institución naval adoptaba una actitud política en la cual señalaba un rumbo, abría un camino. Al año siguiente, el comandante Vinces deja la Comandancia General de la Escuadra, al ser nombrado jefe del Servicio de Informaciones Navales del Estado Mayor General de la Armada. Poco después, durante los primeros meses de febrero de 1932, es designado para integrar el curso de instrucción de la recientemente creada Escuela Superior de Guerra Naval, centro de altos estudios que dirige su fundador el contralmirante William S. Pye. Al año siguiente, Vinces asume la Dirección del Material de la Armada, autoridad naval que ejerce hasta el 13 de abril de 1934 en que por Resolución Suprema es nombrado Director de la Escuela Naval. Provechosa obra le cupo realizar a este distinguido almirante de la primera mitad del siglo pasado al frente del alma máter. Durante los cinco años que el capitán de navío Vinces dirigió la Escuela Naval, se realizaron una serie de mejoras en el centro de formación de los futuros oficiales de Marina, como la creación de la sección de aspirantes, la modernización de los edificios de cadetes,

LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ A LA NACIÓN (*)

CONCIUDADANOS :

Pronto hará una semana que el Perú se ensangrienta en una guerra civil que no solo lo daña moralmente si no que también, impidiendo el desarrollo de la vida normal del país, nos hunde, más, si cabe en el abismo de miseria en que nos encontramos.

LA MARINA DE GUERRA, que hasta hoy ha contemplado con el interés patriótico con que una institución de su clase debe hacerlo, el desarrollo de la vida política del Perú; serenamente con la fuerza material de que dispone, con la fuerza moral que le da su inmaculada tradición y con la certeza de que los peruanos depositan en ella toda su confianza, ha decidido encarar el PROBLEMA DEL MOMENTO. No se le escapa la responsabilidad que sobre si toma, tampoco la torcida interpretación que espíritus obcecados puedan dar a sus actos, ni el daño que pueda caer sobre sus miembros. La historia en el futuro y los manes de héroes en el infinito aprobarán este paso decisivo que va a dar a la Marina y el plan que piensa llevar a cabo. Antes de hacer conocer a la opinión pública - que es la única llamada a juzgar nuestros actos - las medidas que adoptar, cree que debe exponer la verdad de la situación actual, que la Marina pueda conocer merced a su servicio de comunicaciones.

En el sur de la República se encuentran levantadas las fuerzas que ocupan Cusco, Puno, Arequipa y Mollendo. Estas fuerzas tratan de avanzar sobre la capital para derrocar a la actual Junta de Gobierno. Si su efectivo, no les permitiera dar este paso, no por ello sería menor el peligro que para el Perú pueden representar en estos momentos las complicaciones imprevistas y de carácter inmensamente mas serio que de esta situación pudieran desprenderse.

Igual aspecto presenta el norte de la República: Piura y Paita están en manos de Fuerzas Armadas y Chiclayo acaba de unirse a estas, es decir, que las mas importantes zonas agrícolas y comerciales del país se encuentran desligadas de la capital.

Como no se logra llegar a un acuerdo la Junta de Gobierno envía contingentes armados a combatir a los jefes sublevados y para compensar la debilidad en que esto pone a Lima y Callao, está armando elemento civil que, falto de disciplina y de principios de moral militar, puede en cualquier momento convertirse en peligro para el orden social.

(*) Manifiesto publicado en la edición extraordinaria del diario El Comercio, *el domingo 1 de marzo de 1931.*

Como esta situación no puede seguir, la Marina, decidida a ejecutarlo en cualquier forma, propone el siguiente plan:

1.-No permitir el desarrollo de la guerra civil.

2.-Entregar provisionalmente el poder a una Junta de Gobierno compuesta del Presidente de la Corte Suprema en actual ejercicio, quien la presidirá; de un miembro representativo del Ejercito y otro de la Marina, e integrada por elementos civiles de reconocida honradez y patriotismo, quienes serán elegidos por los tres miembros anteriores.

La Armada reconoce ampliamente los principios que animaron la revolución del 22 de agosto, aprueba que la sanción recaiga sobre los malos peruanos que intervinieron nefastamente en el gobierno pasado, llevando al país a la ruina y promete velar por el cumplimiento del manifiesto de Arequipa, patrióticamente presentado al Perú por el teniente coronel Luis M. Sánchez Cerro .

La Marina impide en estos momentos que prosigan su viaje al sur las fuerzas embarcadas en los transportes *Rimac y Apurimac* a fin de evitar mas derramamiento de sangre, envía al norte y sur aviones cuyos conductores invitarán a los jefes de las fuerzas beligerantes a deponer sus actitudes bélicas y a que concurran a un cambio de ideas con los miembros de la actual Junta de Gobierno de Lima a bordo del BAP *Almirante Grau* - bajo la garantía de la palabra de honor del Comandante General de la Escuadra, - de suerte que lleguen a conciliar los ideales patrióticos que han motivado sus distintas actitudes y se pongan de acuerdo respecto a la manera mas acertada de llegar a la forma conciliatoria - nueva Junta de Gobierno - propuesta en este manifiesto .

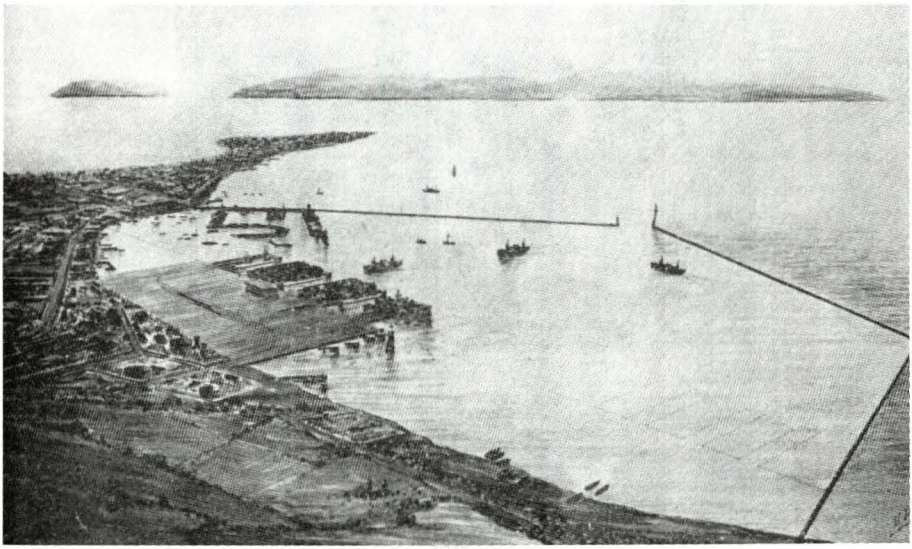
La Escuadra espera no tener que recurrir a ningún acto de fuerza para obtener el fin que persigue.

PERUANOS:

Ayudad a la Armada Nacional en la noble misión de paz que se propone y confiad en que en la Institución que dio al Perú la gloria de un Angamos, no tienen cabida ambiciones de partido ni tendencias personalistas.

Al ancla , Callao 27 de febrero de 1931

El Comandante General de la Escuadra, Alejandro G. Vinces.

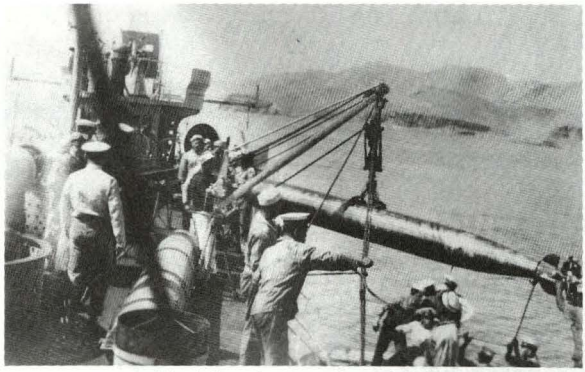


Instalaciones portuarias del Callao, año de 1928.



Escuadra fondeada en Ancón, 1929

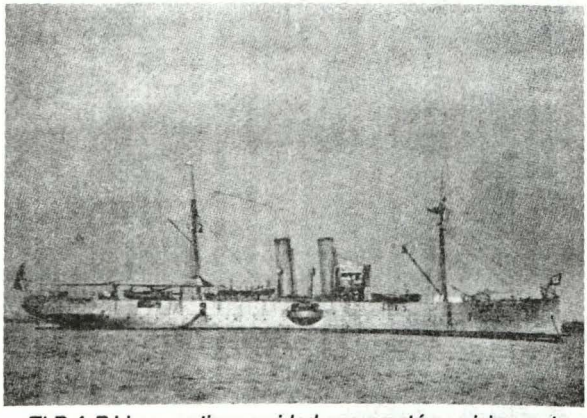
La escuadra nacional en los días del histórico manifiesto a la nación de la Armada del Perú



Maniobra de torpedos a bordo

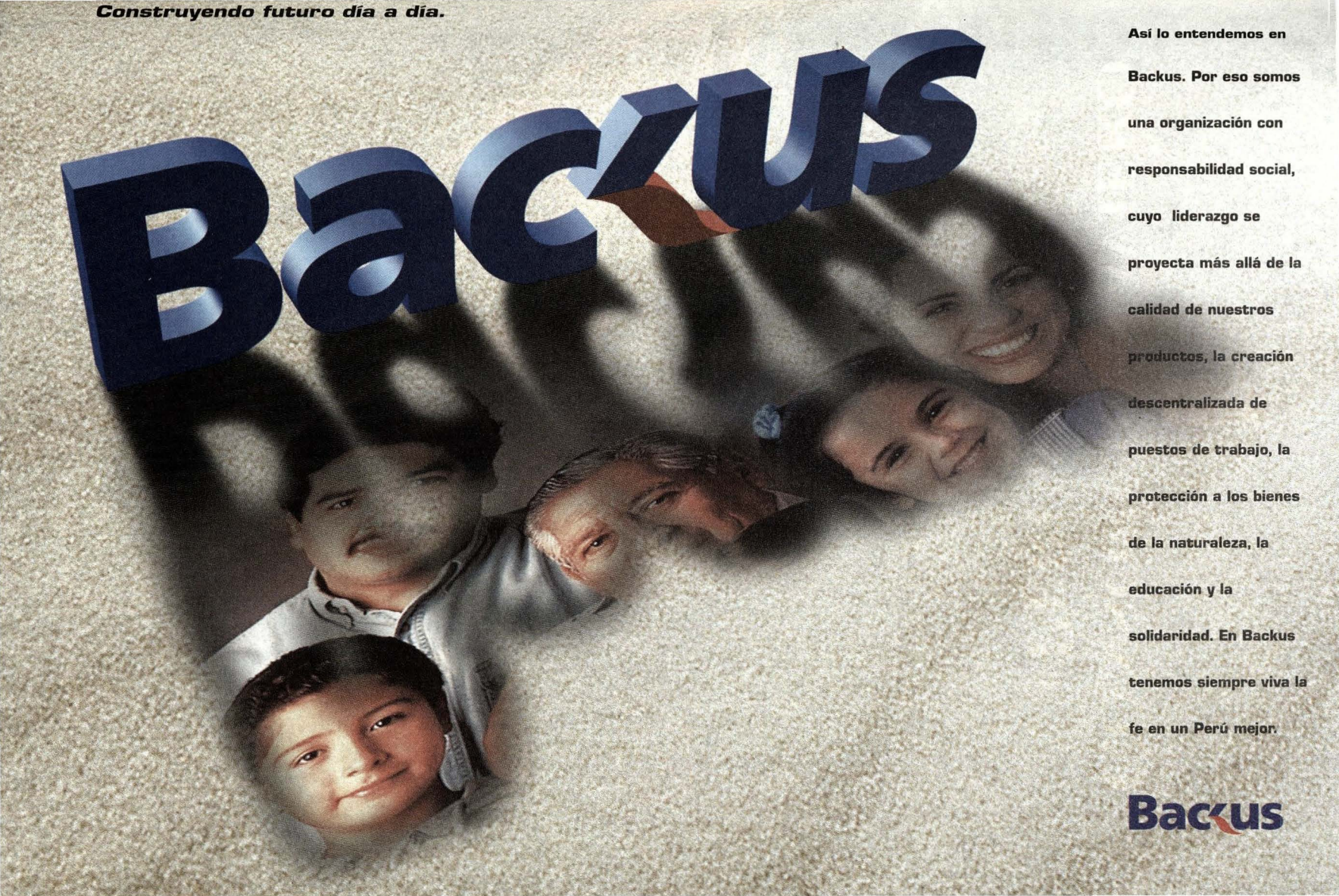


Dotación del buque insignia B.A.P. Almirante Grau



El B.A.P. Lima, *antigua unidad que prestó servicios en la Armada Peruana desde 1889 hasta 1934.*

Construyendo futuro día a día.



Así lo entendemos en Backus. Por eso somos una organización con responsabilidad social, cuyo liderazgo se proyecta más allá de la calidad de nuestros productos, la creación descentralizada de puestos de trabajo, la protección a los bienes de la naturaleza, la educación y la solidaridad. En Backus tenemos siempre viva la fe en un Perú mejor.

Backus

CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.



Av. Central 643, Pisos 7 - 8, Lima 27, PERÚ
Central Telefónica: (51-1) 411-6500
Fax: (51-1) 411-6599
Website: www.cnpsa.com E-mail: cnp@cnpsa.com

la construcción de una enfermería y de una lavandería con servicios modernos, suficientemente equipadas para atender las necesidades de la compañía de cadetes, entre otros. Durante su gestión al frente de la Escuela, fue también director de la *Revista de Marina*, órgano informativo profesional de la institución que se redactaba en ese tiempo en la Escuela Naval. En esa publicación, Vinces colaboró con varios artículos como los titulados: "Sobre Derecho Internacional. Bloqueo Naval" o "Consideraciones generales sobre algunos tópicos de derecho internacional"; y traducciones como "Contribución al curso de historia de la Escuela Naval de Guerra" de la *Revista Marítima Brasileña.* Durante su gestión también recomendó al gobierno la adquisición de un buque escuela para los cadetes, tal como lo expresa en una de sus memorias como director, al afirmar que una unidad de este tipo es el complemento indispensable para el seguro entrenamiento de los cadetes antes de que asuman sus funciones de responsabilidad en el grado más subalterno de la Armada.

En abril de 1939, deja su alma máter para pasar a prestar servicios como Jefe de Estado Mayor General de la Armada, la más alta autoridad naval de la época, después del Ministro de Marina, cargo que era ejercido en esos días por el capitán de navío Roque Saldías. Un año más tarde Vinces concluye su gestión y es incorporado al Consejo de Oficiales Generales. Ocupando este puesto, el capitán de navío Alejandro Vinces fue ascendido a contralmirante por Resolución Legislativa n.° 9250 del 8 de enero de 1941.

Finalmente, el contralmirante Vinces estando aún en servicio activo, falleció a la edad de 62 años, en la madrugada del 22 de julio de 1946, en el Hospital Naval.

Alejandro Vinces Ubillús fue casado con la señora Elvira Araoz y fue padre del ingeniero Alejandro Vinces Araoz. Vivía en la calle Lurín 4, en Chucuito, cuando nació su hijo el 30 de mayo de 1919.

La actuación del almirante Vinces gira en torno a una época trascendental de la historia naval, que tiene sus antecedentes en la creación del Ministerio de Marina y en la contratación de la Misión Naval Norteamericana para modernizar la Armada Peruana. No obstante, al volver el comando institucional a manos nacionales, si bien antes de lo previsto, se dio inició a una nueva etapa en la Armada, ya que los nuevos Ministros de Marina, Jefes de Estado Mayor General, Comandantes Generales de la Escuadra y Directores de la Escuela Naval principalmente, estaban imbuidos de las novedosas ideas contenidas en la política naval moderna que los marinos norteamericanos habían aplicado en la conducción de los destinos de la institución durante los años veinte, y que ellos habrían de continuar y mejorar en las siguientes décadas. Aquí, a nuestro entender, nace una nueva Marina de Guerra, si bien orgullosa y consecuente con sus gloriosas tradiciones forjadas desde tiempos de los almirantes Guise y Vivero, a partir de ese momento estaría gobernada por las nuevas doctrinas operativas y administrativas que introdujo la misión naval norteamericana y que se vieron reflejadas en los muchos reglamentos que se publicaron durante esos años, y en los nuevos usos y costumbres que se adquirieron y que contribuirían a elevar la capacidad profesional, la disciplina y la moral del cuerpo de oficiales de la Armada.

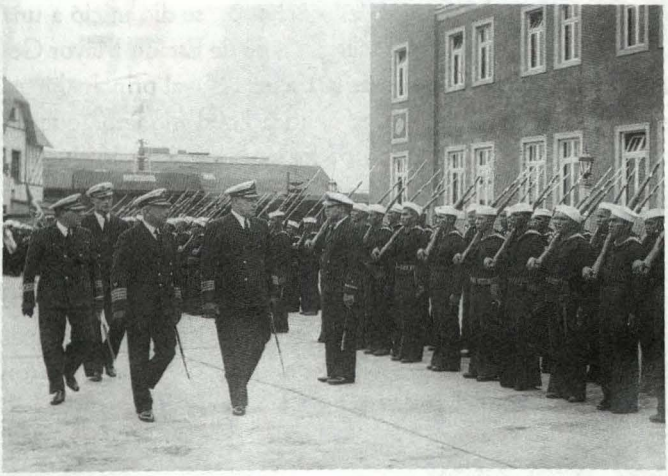
Vinces y sus contemporáneos colocaron el siguiente peldaño en la modernización de la Marina de Guerra del Perú, fortalecieron su prestigio, su solvencia moral, los mismos que han sido y seguirán siendo incuestionables, a pesar de los errores personales cometidos por algunos pocos, los cuales en su día, la historia de nuestra institución tendrá que señalar.

La primera mitad del siglo XX hereda a los marinos de guerra de hoy el legado de los hombres que propulsaron la modernización institucional. Consideramos que es justo y por demás esencial, recordar a estas generaciones de marinos de época no tan distante.

Al almirante Vinces, en recuerdo de una carrera naval digna y provechosa para la Nación. Al marino meritorio, que en el ejemplo de Grau, supo impedir un derramamiento de sangre inútil que habría desestabilizado aún más el escenario político del país de los primeros días de la década del treinta, actuando en consecuencia con los valores y la entereza moral que sostienen los más elevados principios de nuestra institución.

Con su conducta ante aquellos hechos, impuso el contralmirante Alejandro Vinces su firme liderazgo al asumir una posición enérgica, pero respetuosa del orden legal, para hacer oír la voz de la Armada a una opinión pública presa del oportunismo político y del desconcierto. El Comandante General de la Escuadra hacia 1931, resaltó la diferencia que existe entre la actitud cobarde del que se refugia tras los límites de su responsabilidad cotidiana y elude el peligro, cuando todo lo llama a ir más allá; y la de aquel que en riesgo propio, atraviesa aguas tempestuosas y encara. Que el impulso bravío o el desagravio a la afrenta, solo revelan verdadero valor a la hora del combate, no antes, ni después. Para eso nos formamos los marinos de guerra en tiempos de paz, para eso nos esforzamos en el constante entrenamiento en las unidades que el Estado nos confía, puesto que somos conscientes de la gran responsabilidad que tenemos frente al país, la cual nos impulsa a encontrarnos siempre listos a enfrentar, en las mejores condiciones, cualquier circunstancia que represente una amenaza para la seguridad nacional.

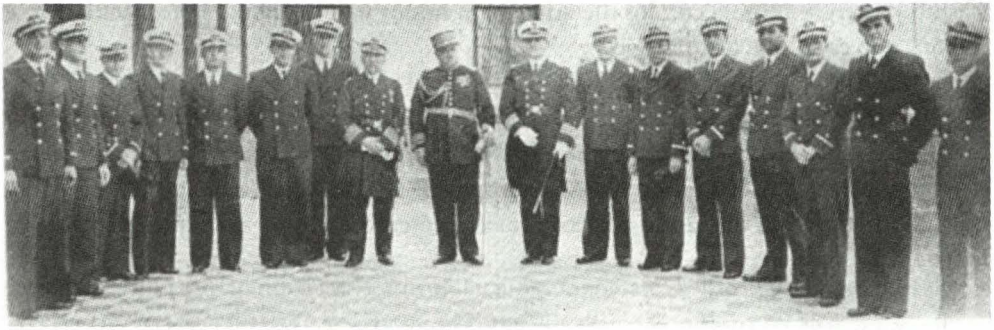
ESCUELA NAVAL ENTRE LOS GOBIERNOS DE LEGUÍA Y BENAVIDES



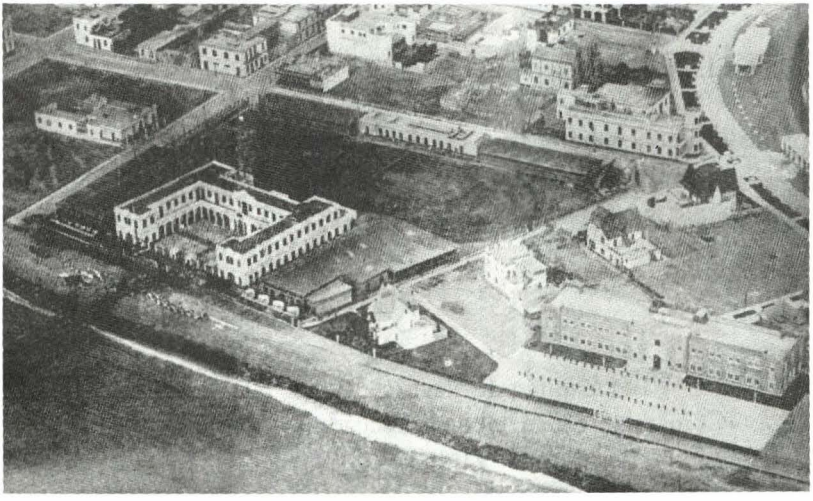
El Ministro de Marina Dr. Arturo Núñez Chávez, acompañado del Director de la Escuela Naval del Perú Capitán de Navío Charles Gordon Davy, el Sub-Director Capitán de Fragata Alejandro G. Vinces, el Contralmirante Director del Personal Augusto Loayza y el Jefe del Estado Mayor de la Escuadra Capitán de Fragata Hector F. Mercado, revistando a los Aprendices Navales.



El Director de la Escuela Naval Capitán de Navío Alejandro Vinces durante una ceremonia realizada en el Alma Máter. Al lado de Vinces (sentados) aparecen dos de los oficiales más destacados de la Marina de Guerra del Perú del siglo XX, Carlos Rotalde del Valle y Roque Saldías Manninet. (1934).



El Presidente de la República General de División Dn. Oscar R. Benavides, el Ministro de Marina Capitán de Navío D. Héctor Mercado y el Director de la Escuela Naval Capitán de Navío D. Alejandro G. Vinces rodeados de nuevos Alféreces durante la clausura del año académico de 1935.



Vista de la Escuela Naval del Perú tomada desde un avión de la antigua Escuela de Hidroaviación en la que se muestra el amplio perímetro de sus dos edificios, campo de ejercicios, parte del muelle, etc., así como la División de Aprendices Navales practicando ejercicios de semáforo. Año 1928.

PROGRAMA A LA MARINA DE GUERRA DEL PERÚ

COMPAÑEROS:

Alejado siempre de las actividades políticas del país, como, lo demuestra mi foja de servicios, tengo el derecho a esperar, de que creeréis en la sinceridad de mis actos al sostener hoy, como lo hago, la actitud que una junta de jefes y oficiales a mis órdenes ha adoptado a bordo del buque insignia, interpretando el sentir general de la Escuadra y que yo acato en vista de los patrióticos propósitos que ella encierra.

Por eso ahora me dirijo a vosotros con la certeza de que, sea cualquiera la situación que se nos presente ante los procedimientos que voy a adoptar con las fuerzas que comando, confiaréis en que los móviles que a ello me impulsan no son inspirados si no en el más puro deseo de que la institución a la que consagre desde joven todo mi entusiasmo y energía cumpla con los dictados de su honor y no mancille su inmaculada tradición, que es su mayor prestigio.

A nombre del personal de todos los buques que componen la Escuadra peruana he dirigido al país el manifiesto que ya conocéis. En el no me banderizo con ningún partido ni apoyo determinada actitud; solo propugno la terminación de la fraticida lucha que aniquila al Perú, llamando a la cordura al elemento militar y civil que en ella intervino.

En ese manifiesto expongo un lógico y honroso plan de conciliación del que nosotros no pretendamos obtener ninguna ventaja particular, hago también saber al Perú que estoy dispuesto a imponerlo por cualquier medio, aún él extremo de la fuerza si a ello me viera precisado.

MARINOS TODOS DEL PERÚ:

Yo y las fuerzas a mis órdenes esperamos que cooperéis unidos en la magna labor que nos imponemos, para que nunca diga la HISTORIA que en el seno de la Armada de Grau, hubo un momento que se separaron los hermanos que siempre estuvieron juntos en el sacrificio.

Callao, 28 Febrero 1931

El Capitán de Navío
Comandante General de la Escuadra
Alejandro G. VINCES

BIBLIOGRAFIA

- Basadre Jorge. *Historia de la República del Perú*, tomo XI, Editorial Universitaria. Lima, Perú 1968.
- Crónica Nacional. En: *Revista de Marina*. Noviembre-diciembre 1935.
- Romero Pintado, Fernando. "La Primera Generación Naval de Post - Guerra". En: *Revista de Marina*. Ed. Mayo – Junio 1985.
- Oficio N° 2 – 141 de fecha 16 de Septiembre de 1929 del capitán de navío Charles Gordon Davy dirigido al Jefe del Estado Mayor General de la Marina
- Orden General de la Armada N° 30 Mayo 1925.
- Ortiz Sotelo, Jorge. *Escuela Naval del Perú. Historia Ilustrada*. Escuela Naval del Perú. La Punta – Callao, 1981. Marina de Guerra del Perú.
- Ortiz Sotelo, Jorge. "Las rebeliones navales del Callao de 1932 y 1948".
- Romero Pintado, Fernando. "La Primera Generación Naval de Post-Guerra". *Revista de Marina*. Mayo – Junio 1985.
- Tavarares, Raúl. "Contribuimos al curso de Historia de la Escuela Marítima de Guerra", traducido de la Revista Marítima brasilera por el capitán de corbeta Alejandro Vinces. *En: Revista de Marina*. Ed. Mayo–Junio,1920.
- Vinces Ubillús, Alejandro G. "Consideraciones Generales sobre Algunos Tópicos Sobre Derecho Internacional. Bloqueo Naval". En: *Revista de Marina*. Ed. Enero - Febrero 1936.
- Vinces Ubillús, Alejandro G. "Consideraciones Generales sobre algunos tópicos de Derecho Internacional". En: *Revista de Marina*. Ed. Junio – Agosto 1936.

Modelos númericos, para el pronóstico de olas en el océano Pacífico y costa peruana desarrollados por la Dirección de Hidrografía y Navegación

Teniente Primero
Fernando Vegas Castañeda

Introducción

La Marina de Guerra del Perú a través de la Dirección de Hidrografía y Navegación en el marco del Programa "Mejoramiento de la Capacidad de Pronóstico y Evaluación del Fenómeno El Niño para la Prevención y Mitigación de Desastres en el Perú", en forma cofinanciada por el Banco Mundial y el Estado Peruano, capacitaron a 04 profesionales en el extranjero. Dos de ellos lo hicieron en el Instituto Nacional de Investigación Espacial (INPE - Sao Paulo, Brasil) desarrollando un modelo de olas para nuestras costas y los otros dos en la Universidad de Sao Paulo (Sao Paulo-Brasil) desarrollando un modelo de circulación oceánica.

Paralelamente se creó a nivel nacional el Proyecto Naylamp (El Niño Anual y Las Anomalías Medidas en el Pacífico) y en la organización de la DHN se creó el Departamento de Modelamiento Numérico donde en este momento corren los modelos de olas de 3ra. generación WWATCH para aguas profundas y el SWAN para aguas someras o poco profundas con un pronóstico de olas para 72 horas, la citada información se encuentra disponible en la página web: www.naylamp.dhn.mil.pe .

El objetivo es mejorar la capacidad de pronóstico y evaluación del evento recurrente "El Niño", mediante la implementación de un moderno Sistema de Prevención de Desastres Océano – Atmosférico, a través del fortalecimiento del estudio y modelaje de los principales procesos físicos y dinámicos del océano, la atmósfera, su interacción y el oleaje durante todo el año. Los supuestos son: que los procesos físicos y dinámicos del océano y la atmósfera pueden simularse y pueden predecirse adecuadamente utilizando modelos numéricos, acoplados a los modelos globales y a una red de estaciones automáticas para las mediciones de las variables oceánicas y atmosféricas.

¿Qué son los Modelos Numéricos?

Es la concepción física de lo que se quiere resolver y se representa matemáticamente para una solución numérica, transformando ésta a un lenguaje de programación donde se derivan los resultados en tiempo real o futuro con una visualización gráfica y el análisis de veracidad del modelo numérico, estos cuentan con tres tipos de generación durante el tiempo diferenciándose por las formulas físicas utilizadas en cada uno de ellos.

Modelos de Primera Generación

Los Modelos de Primera Generación hicieron los experimentos desarrollados por los modelos de predicción de olas basadas en la solución numérica de GELCI (1957). Estos modelos precedieron el desarrollo de la teoría de interacciones cuádruples no lineal de HASSELMANN (1962) y los términos creados fueron considerados en la suma del ingreso del viento y la disipación de la ola rompiente.

Los Modelos de Primera Generación son aplicados respectivamente para muchos casos. Todavía los modelos tienden a producir solo resultados confiables para regiones geográficas o sistemas meteorológicos que son desarrollados por ellos. Cuando se aplican otros casos generalmente requieren calibración.

Modelos de Segunda Generación

En los Modelos de Segunda Generación el estudio JONSWAP (Hasselmann 1973) mostró claramente interacciones cuádruples no lineales en creación el término de balance. Por ese motivo, aclaró la transformación de los términos incluidos en modelos operacionales en blanco. El mejor impedimento de la inclusión de la energía no lineal (Snl), es el tiempo computacional significativo requerido para esta evaluación. Este modelo clásico da origen al término de balance:

$$Stot = Sin + Snl + Sds$$

El término de ingreso del viento (Sin) está basado en la medición directa del esfuerzo normal aplicado en la superficie del agua. Por tanto los términos pequeños fueron más significativos que en los modelos de primera generación. El término de disipación (Sds) fue incluido como el límite de saturación del espectro. Como los resultados de JONSWAP demostraban que la variedad de niveles en el período de la ola incluye modelos numéricos de niveles variables para un espectro saturado, el avance significativo con las clases de modelos fue la inclusión de la representación paramétrica para el término de interacción no lineal de la ecuación cuádruple (Snl).

Modelos de Tercera Generación

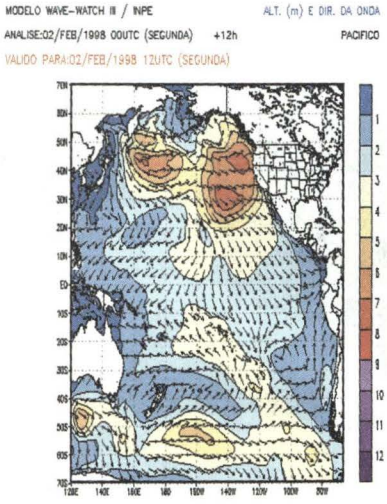
La física incorporada en los Modelos de Tercera Generación tipo WAM y WWATCH es adecuada para simular olas en el mar abierto. Estudios realizados durante la última década mostraban que en aguas poco profundas las interacciones no lineales de 4 componentes, incorporadas en los modelos WAM y WWATCH son insuficientes, y las interacciones no lineales de 3 componentes deben ser consideradas, para reproducir los resultados obtenidos en campañas observacionales en aguas poco profundas.

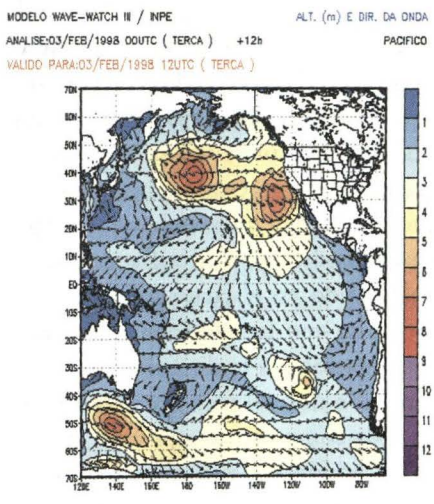
El modelo SWAN (Simulating Waves Nearshore) fue desarrollado para suplantar esta deficiencia por varios investigadores y colaboradores, siendo así los principales están en la Delft University of Technology, Department of Civil Engineering.

El modelo de olas de Tercera Generación para el cómputo aleatorio en regiones costeras con olas de cresta pequeña en aguas poco profundas y con corrientes SWAN tiene que ser desarrollado, implementado y validado. El modelo está basado en la formación Euleriana del balance espectral discreto de la densidad de acción que considera para la propagación refractiva arbitrariedad sobre la batimetría y los campos de circulación como en otros modelos de tercera generación de los procesos de generación del viento, disipación, interacciones cuádruples onda-ondas, y disipación con la profundidad, son explícitamente representativos. En el SWAN interacciones triples onda-onda y la fricción por la profundidad inducida son adicionados. En contraste los otros modelos de olas de tercera generación con esquemas de propagación numérica son implícitos porque computacionalmente implican que son más económicos en aguas poco profundas. Los resultados del modelo concuerdan bien con soluciones analíticas, observaciones en el laboratorio y observaciones en el campo.

Modelo Wave Watch (WWATCH) incorporado a la Dirección de Hidrografía y Navegación

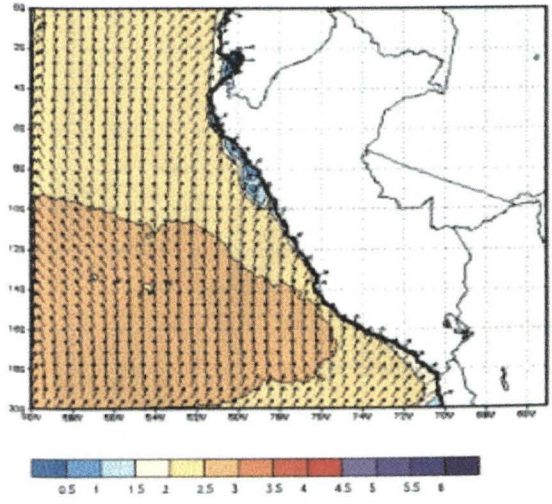
En este momento, la Dirección de Hidrografía y Navegación cuenta con un Departamento de Modelamiento Numérico iniciado por el Proyecto NAYLAMP (El Niño Anual y Las Anomalías Medidas en el Pacífico), en donde corre este modelo de olas en aguas profundas para el pronóstico de oleaje en la costa peruana. Este modelo nos hace un pronóstico de hasta 72 horas para tomar las acciones en caso que se avecine un oleaje intenso en nuestras costas y podamos sacar los avisos especiales correspondientes.





Modelo Simulating Waves Nearshore (SWAN) incorporado en la Dirección de Hidrografía y Navegación

SWAN (Simulating Waves Nearshore) es un modelo de simulación de ondas cerca de la costa. Este modelo está estrechamente relacionado con modelos de tercera generación, aunque la física incorporada a los modelos tipo WAN o WWATCH es adecuada para simular ondas en mar abierto. En aguas someras, hay varios procesos físicos computacionalmente anillados, que precisan ser mejor simulados.

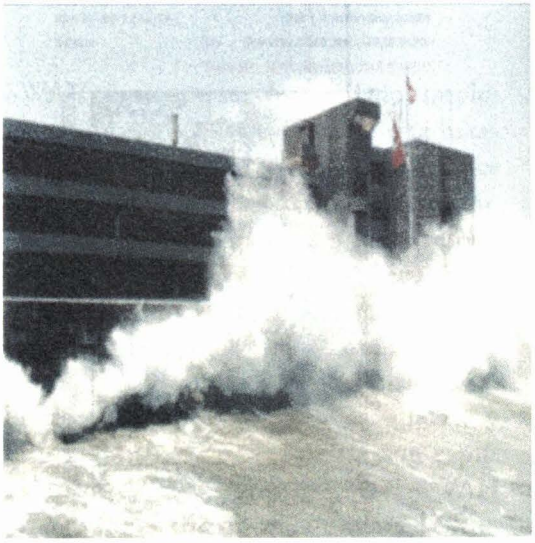


Representación del Modelo de Olas SWAN en la costa del Perú.

El Modelo SWAN fue desarrollado con la finalidad de lograr la mejor combinación entre el desarrollo computacional y una representación de los procesos físicos adecuados para aguas someras. La formulación del modelo, en el SWAN las ondas son descritas como espectro bi-dimensional de densidad de acción de ondas, cuando el fenómeno no-lineal domine. El raciocinio para utilizar el espectro en condiciones altamente no-lineales, y que al mismo, que en tales condiciones parece posible prever con precisión razonable esta distribución espectral

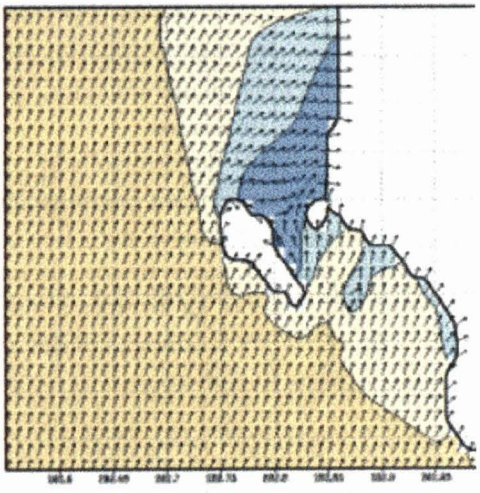
de segundo orden de momento de ondas. El espectro que es considerado en SWAN, es el espectro de densidad de acción al inverso del espectro de densidad de energía puesto que en la presencia de corrientes, la densidad de acción es conservada en cuanto que la densidad de energía no. Las variables independientes son la frecuencia (como observado en el cuadro de referencias moviéndose con la velocidad de la acción de propagación) es la dirección de la onda (la dirección normal para la cresta de la onda de cada componente espectral). La densidad de acción es igual a la densidad de energía derivada por la frecuencia relativa.

La ecuación de acción de balance, en el SWAN es la evolución del espectro de la onda.

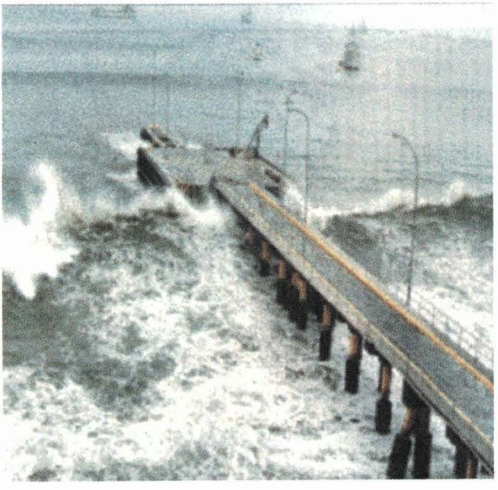


Oleaje golpeando los muros de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

Conclusiones



Representación del Modelo de Olas SWAN en la bahía del Callao, Perú.

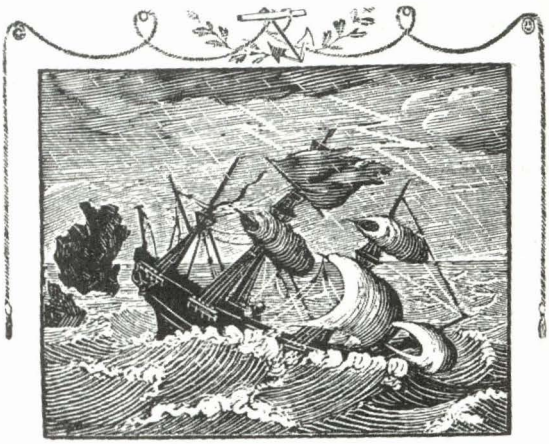


Oleaje en el muelle de la Dirección de Hidrografía y Navegación.

La simulación del comportamiento del océano, con días de anticipación mediante los modelos numéricos para el desarrollo de ondas resulta bastante cercanos a lo observado.

Los modelos WWATCH y SWAN, para la costa peruana se desarrollan con bastante similitud a lo observado durante todo el año.

Cuando se realizó la investigación con los modelos WWATCH y SWAN para el año 1998, (evento "El Niño") se comprobó la ocurrencia del oleaje irregular en febrero y mayo del mismo, en los puertos de Paita y el Callao donde ocurrieron pérdidas de vidas humanas y destrucción en las instalaciones portuarias, pudiéndose pronosticar este oleaje con 5 días de anticipación.



¿PRISIONEROS DE UNA GUERRA DIFERENTE?

Héctor López Aréstegui*

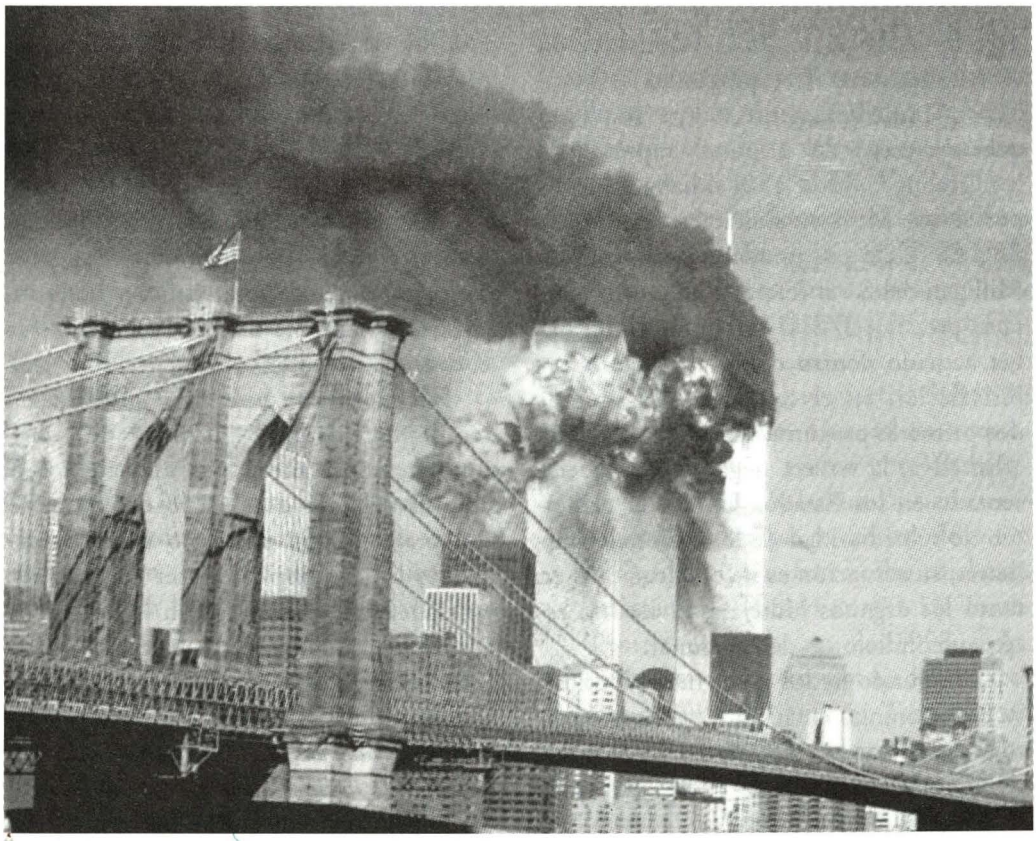
La destrucción de las Torres Gemelas el 11 de septiembre del 2001, ha generado una larga serie de preocupantes consecuencias en todos los ámbitos. Se han anunciado cambios legislativos y procesales en diferentes países de Europa y en Estados Unidos con el objeto de afrontar la amenaza terrorista surgida a raíz del ataque. Ejemplo de esto, es la ardorosa defensa por parte de la Federación Rusa de su controvertida Ley de Represión del Terrorismo del 3 de julio de 1998 así como la "USA Patriot Act" del 12 de octubre del 2001, que autoriza la escucha de las comunicaciones telefónicas e informáticas sin autorización de los extranjeros residentes en los Estados Unidos, sospechosos de terrorismo, así como el bloqueo de sus cuentas corrientes y su eventual arresto durante un período de seis meses renovables, restringiéndoseles además el derecho de pedir un habeas corpus.

Es en este contexto que abordamos el tema del status jurídico de los 158 detenidos en la Base Militar de Guantánamo, entre talibanes y miembros de Al Qaida. Para ello tomamos como primer elemento de análisis el anuncio efectuado por el portavoz de la Casa Blanca, Ari Fleischer, el 7 de febrero pasado.

Fleischer anunció ese día que *"el Presidente Bush había decidido que la (Cuarta) Convención de Ginebra (de 1949) se aplicará en el caso de los talibanes detenidos en Guantánamo, pero no a los terroristas de Al Qaida"*. Añadió el portavoz presidencial que *"la decisión presidencial está fundada en el antecedente establecido por el Pentágono durante la guerra de Vietnam, al hacer las autoridades militares de entonces la distinción entre el tratamiento de prisioneros de guerra para los soldados norvietnamitas y los terroristas del Vietcong"*. El gobierno norteamericano hace hoy la distinción en el hecho que si los Estados Unidos jamás reconoció al Talibán como gobierno legítimo de Afganistán, este país es parte signataria de la Convención de Ginebra.

Respecto a los detenidos de Al Qaida, el vocero presidencial fue tajante: *"La guerra contra el terrorismo no es un caso previs-*

* *Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas. Universidad de Lima.*



to en el texto de la Convención de Ginebra de 1949. En esta guerra los terroristas trascienden fronteras y atacan a civiles inocentes en todo el mundo".

¿Cómo interpretar el aparente cambio de posición de Washington respecto al status jurídico de los 158 detenidos en Guantánamo? En primer lugar, debemos tomar dos casos que sentaron precedentes en situaciones similares en la historia de los Estados Unidos: el Caso Milligan (1866) y el caso Duncan vs Kahanamoku (1946).

El primero de los casos nombrados ocurrió durante la Guerra de Secesión Norteamericana (1861-1865). Lambdin P. Milligan y otros fueron arrestados por órdenes del Comandante del Distrito Militar de Indiana, General del Ejército de la Unión Alvin P. Hovey, el 4 de octubre de 1864. Los cargos eran de traición y conspiración. Milligan y sus coacusados fueron sometidos a proceso sumario el 21 de octubre y condenados a la horca. La sentencia debía ser cumplida el 19 de mayo de 1865. No obstante, el veredicto del tribunal militar fue observado por la Corte del Distrito Judicial de Indianápolis en enero de 1865. Fue entonces que Milligan pidió ser juzgado por un jurado según el

derecho establecido en la Constitución Norteamericana. Tres preguntas se plantearon inmediatamente, cuya respuesta quedó a cargo del Tribunal Supremo de los Estados Unidos: 1) Si el habeas corpus por el que Milligan solicitaba ser sometido a un juicio por jurado era válido; 2) Si Milligan debía ser liberado en tanto durara su proceso; 3) Si el Tribunal Militar había actuado dentro de su competencia y jurisdicción en el caso de Milligan. Las dos primeras preguntas tuvieron respuesta afirmativa, la tercera negativa. Así quedó sentado en los Estados Unidos el principio de subsidiaridad de los tribunales militares; su actuación es inconstitucional en tanto los órganos judiciales civiles no estén en condiciones de funcionar.

El segundo de los casos fue el Duncan vs Kahanamoku en 1946. El contexto histórico en el que se desarrolló fue el internamiento de ciudadanos norteamericanos de origen japonés por autoridades militares durante la Segunda Guerra Mundial. El Tribunal Supremo en un principio avaló las órdenes dictadas por las autoridades militares. Al terminar la guerra y presentarse este caso, el Tribunal estableció que el derecho de juicio por jurado, así como el resto de derechos constitucionales eran demasiado fundamentales para ser sacrificados ante el temor de un posible ataque militar. Desde que se dio esta fallo, hasta el 11 de septiembre del 2001 quedaba claro que dentro de la legislación norteamericana, *"las normas de excepción son como un extintor de incendios, es decir, sólo se usan cuando se presenta la emergencia"*.

La metáfora del extintor de incendios es muy adecuada. En el Perú sabemos muy bien sobre el peligro que corren, tanto civiles como militares, cuando se abusa de las leyes de naturaleza excepcional. Dada la variedad del fenómeno terrorista, hay que tomar las medidas correspondientes con pinzas, por involucrar este una carga política, religiosa, étnica y hasta incluso simplemente delincuencial como es el caso del narcoterrorismo.

Hechas ya la explicación sobre los antecedentes histórico-jurídicos del tema que tratamos, ahora nos abocaremos al análisis del caso de los 158 detenidos de Guantánamo. En principio debemos entender lo que implica el ser considerado prisionero de guerra. Según la definición jurídica prisionero de guerra es *"el militar que se entrega al enemigo y vencedor en una capitulación. Por extensión, el paisano o civil capturado en el curso de una guerra y privado de su libertad"*.

El prisionero de guerra tiene, por principio sagrado; derecho al respeto de su persona y honor, a ser alimentado, a conservar sus objetos y efectos personales y, al ser interrogado, limitar sus respuestas a su nombre, grado y número de identificación o registro militar. Además debe pasar su cautiverio en una zona alejada, por lo menos a 20 kilómetros del frente y circular libremente dentro de los confines del lugar de cautiverio. En el curso del proceso al que pueda ser sometido por un tribunal militar enemigo, el prisionero tiene el derecho a escoger libremente a su abogado defensor.

El que se otorgue indistintamente a los Talibanes y miembros de Al Qaida este

status jurídico constituiría una derrota político-legal para Washington. El ataque del 11 de septiembre del 2001 podría quedar impune pues se podría argüir que las Torres Gemelas eran un blanco militar. Lo mismo podrían decir en el caso del Pentágono, el ataque contra el USS Cole en bahía de Aden, Yemen, en octubre del 2000 y los coches bomba contra el complejo militar norteamericano de Khobar, en Arabia Saudita, en junio de 1996. Es por esta razón que la posición de Washington es tan inflexible respecto a los detenidos de Guantánamo. Además, es por la misma razón que el lugar escogido para su detención es precisamente Guantánamo, lejos de la jurisdicción de las cortes federales norteamericanas.

Hasta el momento, Estados Unidos tiene cinco opciones legales para decidir sobre el juzgamiento de los detenidos de Guantánamo. Estas son:

1. **Un Tribunal Internacional Ad Hoc.** Este se crearía por medio de una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Ofrece como ventaja el respeto a los principios del Derecho Internacional en la materia. Como desventaja esta es una salida de alto costo político para el Presidente Bush, pues la opinión pública norteamericana puede sentirse traicionada al entregarse a los detenidos de Al Qaida a la justicia internacional.
2. **El juzgamiento por tribunales extranjeros.** En cierto modo también aseguraría el respeto de los principios de la ley internacional en materia de trato humanitario y juicio justo para los detenidos de Guantánamo. Muchos países europeos se encargarían de llevar a cabo el juzgamiento de aquellos que caigan en su jurisdicción. Entre estos estarán el Reino Unido, Francia, Alemania, Suecia y España. Esta salida no es bien vista por Washington ya que no se podría ejercer mucha influencia sobre la decisión de jueces extranjeros.
3. **El juzgamiento por cortes federales norteamericanas.** Una salida aceptable hasta cierto punto por Washington. Las cortes federales ya tienen experiencia en juzgar terroristas de la red Al Qaida, pues lo han hecho en el caso del primer atentado contra las Torres Gemelas el invierno de 1993 y los atentados contra las embajadas norteamericanas en Kenia y Tanzania en 1998. Su desventaja sería que los detenidos tendrían que ser trasladados a territorio norteamericano, siendo por tanto de aplicación la jurisprudencia antes mencionada.
4. **El juzgamiento por tribunales militares norteamericanos regulares.** Salida aceptable para Washington en tanto que se podría alegar que las condiciones sobre las que se realizarían los procesos serían las mismas que disfrutan los militares norteamericanos. Es políticamente riesgosa por su potencial incendiario en el ya convulso mundo árabe.
5. **El juzgamiento por tribunales militares especiales.** Es la salida planteada por la Administración Bush en la Orden Presidencial del 13 de noviembre

del 2001. Debe ser aprobada por el Congreso. Según la letra de esta Orden Presidencial, se crearían tribunales militares especiales en el extranjero para juzgar los delitos cometidos el 11 de septiembre del 2001. Se aplicaría a los extranjeros no residentes en los Estados Unidos. Esta propuesta ha sido severamente criticada por expertos legales y grupos de DD. HH.

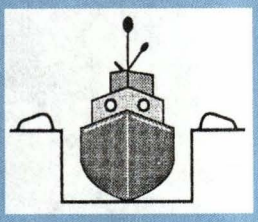
Una sexta propuesta circula en Europa, inaceptable en todos sus extremos para Washington. Según los juristas que la apoyan, los atentados del 11 de septiembre del 2001 calzan en la categoría de crimen contra la humanidad y no de terrorismo.

La jurista francesa Mereille Delmas Marty – profesora de Derecho Internacional de la Universidad de París y miembro del Instituto Universitario de Francia – la fundamenta en su artículo titulado "Crimen global, justicia global" (*Le Monde*, 29 de enero del 2002): *"A diferencia del concepto de terrorismo, sin valor expresivo en tanto que reúne una heterogeneidad de conductas, el crimen contra la humanidad reconoce una serie de valores universales que van más allá que la protección de la vida humana, protegen a toda la humanidad (Artículo primero de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre). Jurídicamente, los atentados de Nueva York y Washington se les puede considerar como un ataque generalizado y sistemático contra la población civil (art. 7 inciso 1 de la Declaración mencionada), por una organización que tiene por fin realizar este tipo de acciones (inciso 2 del mismo artículo 7). La solidaridad con las víctimas cobra significación plena".* Washington rechaza tal posición porque se opone abiertamente a la conformación del Tribunal Penal Internacional.

A manera de conclusión, consideramos que el caso de los detenidos de Guantánamo es de *"prisioneros de un nuevo tipo de guerra"*. En base a nuestra experiencia sabemos que la llamada solución de autodefensa estatal puede crear a la larga efecto contraproducente. Para Washington estos ya han aparecido luego que el Pentágono decidiera publicar las fotos del campo Rayos X de Guantánamo. El carácter ambiguo y humillante de las fotos no ayuda a ver la situación con claridad. Esto es de gran importancia por los antecedentes que pueda sentar Washington sobre este particular. De la solución que finalmente se tome depende el precedente que guíe el procedimiento judicial contra los terroristas del siglo XXI.


CINCO AÑOS
GENERANDO ENERGÍA
PARA EL DESARROLLO
DEL PERÚ
EnerSur
Energía para el Desarrollo

VARADERO DE REPARACIONES NAVALES DE LA BASE NAVAL DEL CALLAO



EXPERIENCIA DE 22 AÑOS EN LA REPARACION DE EMBARCACIONES PESQUERAS, ANCHOVETAS, YATES ARTESANALES, VELERO Y CHATAS

DIMAS R. ARGUEDAS F. CONTRATISTA NAVAL E INDUSTRIAL

TRABAJOS EN LA SIGUIENTES ESPECIALIDADES:

- ARENADOS Y PINTURA
- CALDERERIA
- SISTEMA DE PROPULSION
- SISTEMA DE GOBIERNO
- TRABAJOS DE TORNO Y FUNDICION



OFICINA : 566-4332 - 966-9137
TELEFAX : 566-0677



Revista de Marina

Si desea mayor información acerca de las suscripciones dirigirse a :

Editor
Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24
Lima 11
Perú

Teléfono: 463 - 5151
anexos 1215 / 1291
Telefax: 261 - 1594

email:
revismar@marina.mil.pe

Suscribase ahora

Grado (si corresponde) .....

Nombre: .....

.....

Empresa u Organización:

.....

Dirección a la que desea le envien la revista: .....

.....

Teléfono: .....

Fax: .....

e-mail: .....

Coloque esta ficha debidamente cerrada en un sobre y envíela a:

Revista de Marina
Dirección de Información de la Marina
Av. Salaverry Cdra. 24 Lima 11 - Perú

Costo de Suscripción anual (PERÚ)

❑ **Personal naval en actividad o en retiro** **U$ 12,00**
❑ **Otros suscriptores** **U$ 15,00**

Opciones de Pago

- **Descuento por planilla (sólo personal naval):** Coloque se número de CIP en el casillero correspondiente y envíe la presente ficha de suscripción debidamente llenada y luego remítala a la Dirección de Información.
- Pago directo en las oficinas de la Dirección de Información de la Marina (otros suscriptores).

Número de CIP:

FIRMA

AMÉRICA LATINA Y LA COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL

Capitán de Fragata(r)
Humberto Montenegro Larrea
Asesor de Asuntos ROCRAM
Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacosta

AMERICA LATINA Y LA COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL

A inicios de la década de los 90', los Representantes Permanentes de los países de América Latina y del Caribe ante la Organización Marítima Internacional (OMI), presentaron al Secretario General de la misma, una solicitud con el objeto de que se efectuara un estudio orientado a identificar las áreas prioritarias en las que requerían asistencia técnica dichos países.

Este trabajo se basó en la información contenida en los diversos informes de expertos y consultores de la OMI que habían realizado numerosas misiones de asesoramiento en los países de la región, así como en la información proporcionada por las respectivas Administraciones Marítimas como respuesta a cuestionarios específicamente referidos a estos aspectos.

Al respecto, la región ha demostrado en las tres últimas décadas su interés en conseguir apoyo de los diferentes organismos internacionales, especialmente de la OMI, la cual con la ayuda del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), realizó proyectos regionales. Es así como, solamente en el período 1970-1990, la Organización ejecutó 34 proyectos nacionales, de los cuales el Perú se benefició con el Proyecto PER 81/ 013 "Desarrollo del Transporte Marítimo" (DESTRANSMAR), en cuyo marco se formularon diversas directrices y reglamentaciones, como por ejemplo, el borrador que formuló el Asesor Técnico Principal del Proyecto, para la fijación de líneas de carga de buques pesqueros, entre otros, que han servido a la Autoridad Marítima Nacional para formular la legislación complementaria de los Convenios de la OMI ratificados por el Perú.

La OMI es el organismo regulador del sistema de las Naciones Unidas para el sector marítimo, cuyo mandato por parte de 158 Estados Miembros, es velar por una navegación más segura y mares más limpios, para lo cual adopta normas y reglas internacionales, las cuales deben ser implantadas y cumplidas eficazmente por parte de los gobiernos en el ámbito de su jurisdicción como Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y Estados ribereños, respectivamente.

Durante la misma década, el rol de la OMI, desde el punto de vista operativo, se

ha concretado en asegurar que los Convenios Internacionales adoptados, sean realmente puestos en vigor. La OMI apoya decididamente la integración regional y mundial de los órganos nacionales establecidos, para que, coordinadamente establezcan un sistema internacional de control y para ello cuenta con el Fondo de Cooperación Técnica, mecanismo para la puesta en práctica del Programa Integrado de Cooperación Técnica (PICT) de dicha Organización.

Los reglamentos y normas de la OMI son aceptadas por los gobiernos y por el sector del transporte mundial, habida cuenta que proporcionan un marco rector único y universal de las operaciones marítimas, pero sucede que muchos países, en especial del mundo en desarrollo, aún no pueden dar pleno y completo cumplimiento a dichos instrumentos. Es por esta razón que la OMI ha creado la PICT con el propósito exclusivo de asistir a los países a crear una capacidad humana e institucional que les permita cumplir de manera uniforme y efectiva, el régimen de reglamentación de la organización. Por lo tanto, el PICT contribuye al desarrollo socioeconómico sostenible de los países miembros, al estimular la creación de tal capacidad en el sector marítimo y al proteger sus aguas y costas de la degradación del medio ambiente que puedan ocasionar los buques y las actividades marítimas conexas.

Es interesante señalar que la capacidad de la asistencia técnica internacional en el ámbito marítimo depende, fundamentalmente, de las políticas de desarrollo nacional y de la capacidad de las Administraciones Marítimas Nacionales para convencer a sus respectivos órganos nacionales de planificación de lo importante que puede ser desarrollar la infraestructura marítima de cada país, en base a la cual, establecer servicios eficientes de transporte marítimo. Sin embargo, la cooperación requerida está limitada por la necesidad de mantener un balance razonable en lo que se refiere al apoyo técnico que brinda a todas las regiones del mundo en desarrollo.

En América Latina, los cambios estructurales incorporados en los esquemas de conducción política de la mayoría de los países, reflejan una mayor estabilidad política, sin embargo, con un lastre de más de $450 mil millones en su deuda externa y con una población superior a los 400 millones de habitantes, la región continúa debatiéndose en el campo de la recesión económica.

Desde la Segunda Guerra Mundial, y como resultado de los profundos y dramáticos cambios en la economía mundial, nunca América Latina se ha visto enfrentada a situaciones tan especiales, como la conformación de acuerdos hemisféricos, la composición de los intereses de la seguridad, la forma en que se orienta el comercio, las comunicaciones bajo el signo de la globalización, la factibilidad de los buques regionales, etc.

Al empezar el siglo XXI, América Latina encara esta situación económica reconociendo su dependencia, hoy más que nunca, de un adecuado desarrollo de su comercio internacional, el cual solo será posible si la región puede contar con un eficiente servicio de transporte marítimo.

En términos generales, el transporte marítimo es más económico que otros medios de transporte, y la mayor parte del transporte internacional del mundo se

efectúa por mar. En el ámbito de su comercio exterior, América Latina depende, básicamente, de las líneas de comunicación marítima, ya que el 90% del flujo de sus exportaciones-importaciones se realiza utilizando este medio. Por otro lado, teniendo en cuenta el carácter internacional de esta actividad y la variedad cada vez más compleja de las mercancías transportadas, el transporte marítimo debe dar cumplimiento a ciertas normas consideradas mandatorias, mencionándose entre ellas, las referidas a la seguridad marítima y a la protección del medio marino, con el más alto nivel posible.

Se puede afirmar que gran parte de esta normatividad, ha sido adoptada por la mayoría de los países de la región, mediante la ratificación de los respectivos Convenios de la Organización Marítima Internacional. A la fecha, el Perú ha ratificado 14 de estos instrumentos y, paralelamente, está dando cumplimiento a diversos códigos, resoluciones, recomendaciones y otros, sobre asuntos conexos, que son exigibles a nivel mundial.

En 1983, en Santiago de Chile, con el auspicio de la OMI y de la CEPAL, se llevó a cabo la Primera Reunión sobre Cooperación Marítima Regional entre Países Sudamericanos, México y Panamá, en la que se creó, mediante la Resolución N°3 de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas, la ROCRAM, para facilitar el intercambio de experiencias y puntos de vista entre los funcionarios de la región que tienen a su cargo la supervisión de las actividades marítimas técnicas, así como también, para realizar esfuerzos conjuntos en materias de interés común y concertar posiciones en los foros internacionales. La Autoridad Marítima del Perú en la persona del entonces Director General de Capitanías y Guardacostas, asumió las funciones de la Secretaría Provisional (1983-1985) y convocó a la Segunda Reunión en 1985. En 1994, durante el desarrollo de la VII Reunión en Montevideo, Cuba se incorporó como miembro pleno de la ROCRAM. Los países de Centroamérica y República Dominicana cuentan con la ROCRAM-CA.

Actualmente la Red, manteniendo su carácter operativo, no institucionalizado y rotatorio bianualmente, constituye uno de los mecanismos de integración más eficaces de Latinoamérica, habiendo obtenido logros muy significativos, los cuales están incidiendo, definitivamente, en el reforzamiento de las respectivas Administraciones Marítimas de la región, en sus correspondientes ámbitos jurisdiccionales, bajo el signo de la más amplia y efectiva integración. Entre estos logros, pueden mencionarse la adopción del "Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto", también conocido como el "Acuerdo de Viña del Mar", cuya implantación, está permitiendo disminuir notablemente el ingreso de buques sub-estándar a puertos de la región, procedentes de otras regiones, evitando así que se vea afectada la seguridad de la vida humana en el mar y en el medio ambiente marino. Así mismo, la ROCRAM ha adoptado las estrategias de protección del medio marino, de formación marítima y pesquera, y de seguridad marítima, 1996-2006, está última preparada por la Autoridad Marítima del Perú, país que actúa como coordinador de la misma.

Las estrategias se diseñaron a partir de situaciones particulares para un tiempo y lugar y por ello, el inicio estuvo condicionado a un "diagnóstico de la situación presente" con respecto a la situación de la economía mundial y al tema particular de la región. Este diagnóstico fue seguido de una orientación general de cómo alcanzar una "situación futura mejor".

Para su implantación efectiva, en el ámbito de las Administraciones Marítimas de los países de la región (ROCRAM), se planificó una línea de acción tal que permitiera alcanzar el objetivo deseado, en base a los programas y planes de acción general, los cuales a su vez, han sido divididos en otros planes específicos o proyectos particulares.

Es así como América Latina está caminando hacia un regionalismo abierto. Los cambios ocurridos en las políticas nacionales de la región y las nuevas estrategias de desarrollo que se están implantando, con el eficaz apoyo de la OMI, están dando un gran impulso a la integración regional en el ámbito marítimo.

Ciertamente, la Organización Marítima Internacional tiene una visión muy clara sobre la ROCRAM y sobre el papel decisivo que juega en el ámbito de esta integración, por cuyo motivo, llegó a la conclusión de que después de 18 fructíferos años, ya cuenta con la capacidad suficiente para administrar y ejecutar los proyectos contemplados en el Programa Integrado de Cooperación Técnica de dicha organización, aplicable a los países en desarrollo, a nivel mundial. Por este motivo, mediante un Memorándum de Entendimiento entre la OMI y la Secretaría de la Red, la OMI ha delegado a esta última la responsabilidad de la gestión y ejecución del programa de trabajo de asistencia técnica, previamente convenido entre ambas partes, para lo cual se designa, cada dos años, un funcionario del país que tiene a su cargo la Secretaría General (SECROCRAM), para que se desempeñe como coordinador OMISECROCRAM, teniendo el compromiso, esta última, de informar a la organización sobre esta actividad, presentando informes trimestrales sobre su desarrollo. Actualmente la SECROCRAM está siendo desempeñada (2000-2002) por la Autoridad Marítima de Brasil.

En este contexto se puede afirmar que hoy en día, los países de la ROCRAM, en el ámbito latinoamericano, cuentan con un mecanismo que, permite a la OMI llevar a cabo proyectos de cooperación técnica en la región, cuyas Administraciones Marítimas están reforzando sus respectivas capacidades institucionales para una eficiente administración de la seguridad marítima, de cuyos resultados dependen directamente, la eficacia, la seguridad y la confiabilidad del transporte marítimo. Es por ello, que los programas de cooperación técnica de la OMI brindan especial atención a la capacitación del personal administrativo que se desempeña como tal en las Administraciones Nacionales.

Referencias:

- *Estudio de las Prioridades de Cooperación Técnica en América Latina*, Organización Marítima Internacional.
- Graham, Robert: "A continent in search of a role", Financial Times, 23 July 1990.

LA CULTURA CIENTÍFICA

Bióloga Jessica López Bellido

Es a partir de la revolución científica del siglo XVII, cuando la ciencia y la cultura han sido vistas por separado e incluso en algunas oportunidades contrapuestas. Ello tuvo lugar justamente cuando la ciencia se distinguió como un tipo de racionalidad propia y fue excluida de la mayoría de los análisis de la cultura, en virtud de su supuesto status privilegiado, siendo catalogada como una subcultura que generaba sus propios valores.

Sin embargo, en la actualidad sabemos que la ciencia es la base para examinar las relaciones entre las comunidades de la periferia y la de los países desarrollados, pues, se establecen entre ellas flujos no sólo informativos en sentido estrecho, sino culturales en sentido más amplio y bajo esta perspectiva la cultura conjuntamente con la ciencia se deben interpretar como procesos de desarrollo, asimilación, producción, difusión y asentamiento de ideas y valores en que se funda toda sociedad.

El resultado de esta fusión es la ***cultura científica,*** esta ha permitido llegar a un ritmo acelerado al desarrollo de conocimientos, descubrimientos y aplicaciones dentro de la vida moderna aportando una gran herramienta *"la nacionalización de pensamiento"*, la que permite que cada persona sea capaz de exponer su opinión a través de fuentes primordiales de promoción, así como su interés por contribuir a la solución de interrogantes mediante un pensamiento activo que permita identificar los fines y los métodos de proyección hacia una solución coherente.

Actualmente, para nadie es un secreto que en la mayoría de los países subdesarrollados hay una peligrosa escasez de cultura, este déficit puede encontrar sus causas en factores sociales, políticos y económicos, relacionado íntimamente con el desarrollo. Aunque algunos países industrializados y varias dependencias internacionales han contribuido con ayudas significativas para crear y/o mejorar instalaciones culturales y científicas en el Tercer Mundo, es mucho más lo que se necesita para incrementar el potencial científico en esos países, ya que por causa de la poca atención que se presta a la cultura, quizá por asociarla a lo superestructural, se pierde de vista su carácter de sustento de toda comunidad humana per-

sistente aún en medio de cambios económicos y políticos.

Nuestra cultura científica que debería desenvolverse en el curso de nuestro acceso a la modernidad y contribuir al progreso, queda atrapada bajo la fuerza de una vigorosa cultura transnacionalizada en cuyo amparo se forman casi la totalidad de los científicos del planeta a través de la educación, publicaciones y otras formas de socialización y transmisión del conocimiento, mientras que la cultura local, con su asiento político y económico, debilita la percepción del significado de la ciencia pues en nuestro medio suelen presentarse otros problemas como la escasa valoración del conocimiento, el saber no es fuente primordial de promoción: no hay verdadera presión por producir conocimiento ni por publicar los resultados, entonces la investigación original se subvalora, la comunidad local no confia suficientemente en sí misma y busca sus criterios de validación en el exterior.

Este tipo de autoderrota debe estar seguida por una resistencia nacional, ya que, como trasmisores de futuras generaciones debemos ser el ejemplo de valoración de nosotros mismos y de lo que poseemos, ser capaces de debatir y argumentar mejores resultados con magníficas conclusiones, dejando nuevos aportes a esta sociedad.

En estos tiempos, se habla cada vez más de globalización o internacionalización para establecer una nueva etapa de procesos productivos, utilizando la tecnología avanzada de los países desarrollados, pero en nuestro mundo esta tecnología es tan costosa que tratamos de superar estas dificultades, diseñando mecanismos artesanales para el uso de nuestros recursos naturales así como en la producción de bienes. Sin embargo, nuestra naturaleza se halla en peligro, por lo que debemos crear un desarrollo sostenible mediante la aplicación de lineamientos científicos cuya reproducción permitirá realizar importantes transformaciones desde un crecimiento constante hasta una superación en el valor educativo.

La educación es el arma fundamental de la cultura, ella da inicio a nuestra forma de vida, realizando cambios importantes en nuestras actividades y maneras de pensar, por lo que el papel que desempeña tiene un alto significado desde nuestra infancia, siendo una función primordial guiar a través de la observación y la razón, entonces, ¿una sociedad sin cultura ni educación podrá desarrollarse?

Nuestro país necesita desesperadamente la presencia y el desenvolvimiento de una cultura científica a través de la educación, ya que a medida que el tiempo pasa, nuestro desarrollo se va limitando por circunstancias difíciles, que desencadenan un mayor atraso, por lo que debemos trazarnos metas y ejecutarlas de acuerdo a nuestras prioridades.

Si sabemos que mediante un trabajo predominante proyectado a futuro se ocasiona un crecimiento exponencial en la ciencia y esta a su vez aumenta la potencia del número de científicos, entonces, ¿por qué no hacer multiplicar o triplicar nuestra capacidad, sabiendo que existe una reserva de talento suficiente para hacer realidad dicha proyección?, ¿es que debemos dejar que otros países adquieran nuestros conocimientos e incentiven nuestras habilidades?

¡Es nuestra obligación dejar que lo nuestro siga siendo nuestro!

Los conocimientos que la ciencia aporta, muchas veces son rápidos y complejos por el mismo hecho de los avances actuales, los cuales corren el riesgo de no ser comprendidos a cabalidad por los seres humanos, ya que son elementos fragmentados de conocimientos unidos bajo la constitución biológica de interrelación e interdependencia. Sin embargo, los beneficios introducidos por estos estudios permiten ofrecer un campo ávido de mayores conocimientos, convirtiéndose en un poderoso avance hacia la utilización de nuevas técnicas, para ser aplicadas e incluidas dentro de nuestra cultura científica.

Muchas veces, obtener e incluso disponer de fuentes potenciales de estudio es muy difícil para el mundo occidental, pero nosotros poseemos una fuente inagotable de riqueza que no es aprovechada en su totalidad, si bien es cierto que la investigación necesita de capital, nuestra diversidad biológica permite una producción de descubrimientos que automáticamente tienen un valor por encima de los niveles conocidos, pues la ciencia se ha convertido en un aspecto crucial de la actividad humana desde cualquier punto de vista, ya que su crecimiento ha sido gradual en el aspecto cuantitativo, ejerciendo su importancia como principal protagonista en el desarrollo benéfico de una población.

Aunque es cierto que la situación en América latina no es muy clara con respecto a la posición científica, ni tampoco priorizada en el Perú especialmente en los planes de desarrollo. En nuestro país se han realizado intentos de crear organizaciones a partir de la década del 60 como el CONCYTEC, por lo que es bastante plausible su ejecución. Así mismo, dentro de la Marina de Guerra del Perú, quien ha sido el compás que marca el ejercicio de un trabajo institucional donde se aprecia la tenacidad, carácter y eficiencia de su personal militar y civil, abrió sus puertas al desarrollo a través de la creación de un Centro de Investigación Científico y Tecnológico – CICITEC, cuyo origen permite que muchos núcleos receptores de nuestros servicios se den cuenta de nuestra constante preocupación, organización y accionar diario, bajo una eficaz comunicación y dedicación, hecho que permitirá que en el futuro radique la nueva reserva de población científica.

La Marina de Guerra del Perú y el Centro de Investigación son las fuentes de desarrollo para nuestro país, las mismas que permitirán la incorporación de nuevas actividades y por lo tanto el desenvolvimiento de otras oportunidades a nivel profesional, para desempeñar y hacer cumplir el papel de forjadores de nuestra cultura científica, potenciando nuestra nacionalización de pensamiento e enriqueciendo nuestra participación en el Estado.

ACTUALIDAD MUNDIAL

Capitán de Fragata
José Escobedo Sayán.

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti.

Teniente Primero
Augusto Ganoza Heredia

AUSTRALIA

Lancha rápida *Blade Runner* escogida para transporte de Comandos

Seleccionada como una de las tres lanchas de transporte de comandos australianos, esta lancha se encuentra en fase de evaluación y pruebas.

Con un peso aligerado de 2,043 kg y 8 m, de eslora la lancha *Blade Runner* ha sido diseñada para ser lanzada desde un avión *C-130 Hércules.* En adición a los dos miembros de tripulación, puede portar ocho comandos completamente equipados. Desarrollaría una velocidad máxima de 32 nudos y un alcance máximo de 250 millas a 20 nudos.

Posibilidad de cambio de misiles en fragatas clase *Adelaide*

El Departamento de Defensa Australiano ha firmado un contrato BAE, Systems, para examinar la posibilidad de integración del misil *standard SM-2* de mediano alcance, a bordo de las fragatas misileras clase *Adelaide.*

El estudio comprende la integración del sistema director de armas y la modificación del sistema de lanzamiento vertical del misil, para hacerlo compatible con un sistema lanzador por rieles.

Actualmente las 6 fragatas *Adelaide* llevan a bordo la versión *SM-IMR* del misil *standard.*



RAN

La Marina australiana evalúa la actualización de la versión SM-1 *a la versión* Standard *en sus Fragatas de la clase* Adelaide.

CHILE

Armada Chilena inaugura simulador

La compañia STN Atlas Elektronik anunció a comienzos del presente año que la naviera Chile ya había comisionado su simulador para buques *ANS-5000.*

El comisionamiento siguió a las pruebas de aceptación, completadas en noviembre del 2001, y formó parte del contrato original firmado a comienzos del 2001.

El sistema está diseñado para el entrenamiento y certificación de personal naval y civil.

Este simulador comprende una réplica del puente de un buque equipado con todas las ayudas a la navegación soportada por una computadora y siete (07) sistemas visuales que prevén una imagen en tiempo real en una pantalla de 210°.

Un vehículo secundario incluye un sistema visual de 90° y tres computadoras con el sistema de navegación *Sum Flex*, suministrado por el Instituto Marítimo de Dinamarca, que incluyen una serie de entrenamientos y cursos especiales para operar y controlar el sistema.

Cancelación del Plan Tridente. Se evalúa adquisición de fragatas usadas y elaboración de un nuevo proyecto de construcción de buques.

Royal Navy Frigates



Fragata británica HMS Cornwall *de la clase* Tippo 22 Batch III. *La Armada de Chile estaría considerando adquirir dos o más unidades de esta clase.*

Con el anuncio en el mes de enero por parte del Ministerio de Defensa de Chile en torno a la aprobación para la compra de 10 cazabombarderos *F-16 Block 50* en los EE.UU., se hizo de conocimiento público también la decisión del gobierno de ese país de la cancelación del llamado *Plan Tridente* y con ello la postergación de la construcción de cuatro fragatas *MEKO A-200CH.*

Royal Navy Frigates



Otra alternativa mencionada por la prensa chilena sería la adquisión de dos fragatas de la clase Duke *o* Tipo 23. *En la foto, la HMS* Norfolk.

Posteriormente, se ha conocido que la Armada de Chile ha iniciado un proceso de selección de su nuevo buque de combate en el mercado de segunda mano, el que deberá ser definido antes de fines de año para suplir la urgente necesidad de renovación de unidades de su Escuadra.

Actualmente el buque de primera línea de menor antigüedad de la Escuadra chilena tiene 28 años en servicio y el más antiguo 38 años, por lo que se estima que dichas unidades no deberán estar en servicio al término de la presente década.

Dentro de las alternativas que se estudian en reemplazo del *Plan Tridente*, se está estudiando la adquisición de dos o más fragatas usadas, mientras que se elabora un nuevo proyecto para la construcción de cuatro unidades de ese tipo en lo que ahora se ha denominado *Proyecto Fragatas*.

Se conoce también que la Marina chilena ha establecido contactos con sus similares de Italia, EE.UU., Holanda, Gran Bretaña, Francia, España y Alemania respecto a los buques usados y con algunos astilleros para la construcción de fragatas nuevas.

En el caso de Alemania y España estos ofrecen modelos nuevos como la *Meko 200 ACH* (seleccionada en el fenecido proyecto *Tridente*) y la moderna *F-100*, respectivamente.

Estados Unidos al parecer ha ofertado la entrega de buques usados con el atractivo de que podría entregarlos gratis a Chile. Trascendió que el gobierno de Washington ya habría ofrecido a la Armada entregar dos fragatas de la clase *Oliver Hazard Perry* y dos destructores clase *Spruance*.

Por otro lado, de acuerdo a lo indicado en la más reciente edición de la revista especializada británica *Warship World*, las conversaciones entre la Armada chilena y su similar británica estarían concentrándose en la posibilidad de adquirir fragatas del Tipo *23 Batch III*, existiendo también la posibilidad de que sean del *Tipo 23* (clase *Duke*), teniendo en consideración que en las próximas semanas, la Real Armada Británica, en virtud de las recientes restricciones presupuestales, deberá decidir la reducción de su flota de destructores y fragatas de 32 unidades que opera actualmente a 28, dejando disponibles cuatro buques con apenas 15 años de uso.

ESPAÑA

Fragata tipo *F-100* completa primera pruebas en la mar

La primera de cuatro fragatas tipo *F-100* para guerra antiaérea, bautizada *Alvaro de Bazán*, completó una de las cuatro etapas de pruebas planeadas, antes de su entrega a la Armada Española en el mes de setiembre. Esta fragata está equipada con una variante del sistema *AEGIS* de la Marina norteamericana, asociada con un radar de arreglo de fase *SPY-1D*.

Su construcción comenzó el 9 de julio de 1997 y su lanzamiento se realizó en octubre del 2000.



IZAR

Fragata Alvaro de Bazán, *la primera de 4 de su clase en ser entregada al servicio.*

GRAN BRETAÑA

Retiro de los *Sea Harrier* del servicio

La Real Marina Británica ha anunciado recientemente que sus aeronaves *Sea Harrier* serán retiradas del servicio en el año 2006, después de varios intentos por integrar el *Harrier* operado en la Fuerza Aérea (RF) y el de la Marina Real (RN). Cabe indicar que ambas versiones solo comparten un 10 % de similitudes en la parte de aviónica y diseño, lo cual hace imposible su integración. De este modo abre su paso el nuevo *Harrier* Conjunto RN/RF.



Royal navy

Según ha sido anunciado oficialmente, los Sea Harrier *serán retirados entre el 2004 y el 2006.*

Los *Sea Harrier* estaban programados para cambiar de base, de la Estación Aeronaval de Yeovilton a la Base Aérea de Cottersmore, sin embargo debido al retiro de estas unidades del servicio, la reubicación ha sido anulada.

GRECIA

Estados Unidos ofrece destructores clase *Spruance* a Grecia

En declaraciones recientes a la revista especializada en temas de defensa *Defense News*, un portavoz de la Armada Griega ha indicado que la Oficina Norteamericana de Cooperación para la Defensa en Grecia ha ofrecido la entrega en calidad de "donación", de dos destructores de la clase *Spruance* de la Armada de dicho país.

Este inesperado ofrecimiento coincide con el pronto retiro del destructor HNS *Themistocles* (D221), primero de cuatro buques de la clase *Charles F. Adams* entregados a Grecia hace 10 años por los EE.UU. en arrendamiento, y que ya han llegado al término de su vida útil.

Se prevé que para que se logre concretar la entrega de los *Spruance* a Grecia, primero el Departamento de Defensa Norteamericano deberá gestionar la aprobación respectiva del Congreso y entretanto se conoce que la Armada Griega se halla estudiando el ofrecimiento, evaluando de manera especial si ambos buques, con los sistemas de combate que poseen en la actualidad podrán satisfacer los requerimientos operacionales propios.



Grecia será el segundo país después de Taiwán en ser considerado por la Marina de los EE.UU. para recibir destructores clase Spruance.

HOLANDA

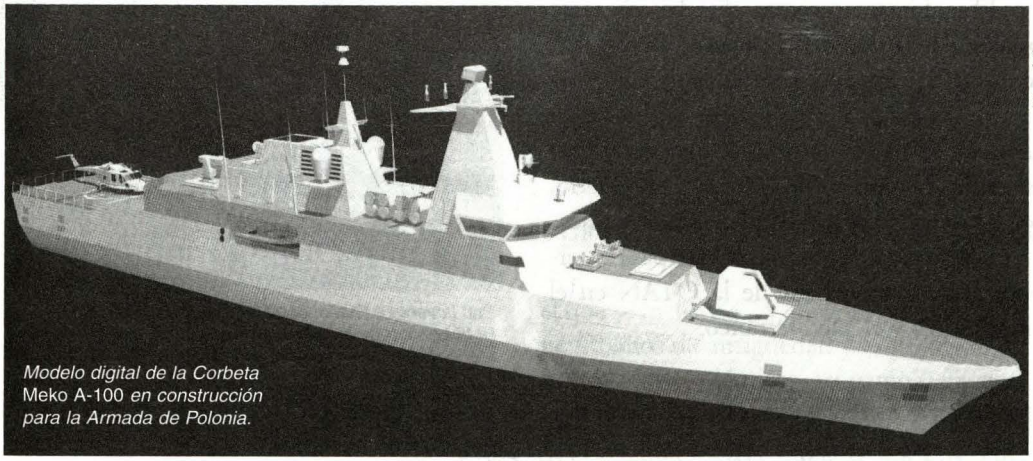
Real Marina Holandesa recibirá dos Buques de Apoyo

La Real Marina Holandesa recibirá dos buques de reconocimiento hidrográfico valorizados en 45 millones de dólares. Ambas naves, el *Luymes* y el *Snellius*, serán construidas en los astilleros Royal Schelde, estando programada su entrega para finales del 2003, y comienzos del 2004.

Los buques de 1850 toneladas de desplazamiento, cumplirán misiones secundarias de vigilancia, incluyendo apoyo en zonas de desastre y de guardacostas.

POLONIA

Se inicia la construcción de las primeras dos corbetas MEKO A-100 del Proyecto 621



Naval Forces

Modelo digital de la Corbeta Meko A-100 *en construcción para la Armada de Polonia.*

En enero del presente año, se dio inicio en el Astillero Naval de Gdynia, la construcción de las dos primeras corbetas del tipo *MEKO A-100* del *Proyecto 621*. Con un desplazamiento de 2500 toneladas, estas corbetas poseerán un montaje OTOBreda de 76 mm, misiles superficie-superficie, superficie-aire y torpedos anti-submarinos.

En la construcción de estos buques, el astillero polaco de Gdynia actúa como contratista principal ejecutando la construcción, mientras que el Consorcio Alemán de corbetas (conformado por el astillero Blohm + Voss) actúa como subcontratista, encargándose del diseño, de todos los aspectos técnicos y asesoramiento.

Se tiene previsto que la primera unidad sea puesta en servicio a fines del próximo año y la segunda en el 2005, existiendo la posibilidad que se construyan otras cinco posteriormente.

PAKISTÁN

Sistema de propulsión *MESMA* listo para submarinos de Pakistán

El primer Módulo de Energía Autónomo para ser integrado a los submarinos tipo *Agosta 90-B*, se encuentra a la espera de ser instalado luego de la aceptación de las pruebas realizadas en los astilleros DCN, en Nantes Francia. Pakistán se convierte así en el primer usuario del Sistema *MESMA*, que está siendo proporcionado como parte del contrato de 950 millones de dólares por la orden de tres submarinos *Agosta 90-B*.

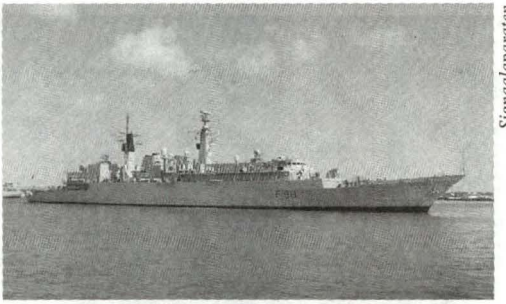
RUMANIA

Adquiere fragatas británicas *Tipo 22*

El gobierno rumano decidió el 1 de marzo dar comienzo al proceso de adquisición de dos fragatas *Tipo 22 serie 2.*

La ex fragata HMS *Coventry* y HMS *London* serán modernizadas con un nuevo sistema de comando, sistema de guiado, control de armas y reemplazo de montajes.

Las fragatas serán empleadas para interoperar con las fuerzas de la OTAN en el mar Negro y el Mediterráneo.



Signaalaparaten

Con la venta a Rumanía de las fragatas HMS Coventry *y HMS* London *de la misma clase, quedará solamente una unidad en la Real Marina Británica, la HMS* Sheffield.

TURQUÍA

Adquirirá dos fragatas clase *Oliver Hazard Perry*

La Marina de Turquía continúa con su modernización, para tal fin se encuentra en conversaciones con los Estados Unidos con la finalidad de adquirir dos fragatas clase *Oliver Hazard Perry.* La Agencia de Cooperación y de Defensa de los EEUU ha notificado al Congreso sobre la posible adquisición y del valor de la misma que asciende a 110 millones de dólares.

Estas fragatas se hallan equipadas por un sistema CIWS *Phalanx Mk 15* Mod 0, un montaje de 76 mm *MK 75* Mod 0, lanzadores de misiles *Mk 13 Mod 4,* un lanzador chaff *AN/SLQ-32,* sonares *AN/SQR-19 (TACTAS),* sonares de casco *AN/SQS-56,* radar de control de tiro *Mk92 Mod.2* y un radar aéreo *AN/SPS-49.*

La venta incluye asimismo la modernización para 50 misiles *Standard SM-1* (antiaéreos), dos cañones M-2, 10,000 tiros de munición de 20 mm (para el CIWS), sonoboyas, soporte técnico, publicaciones, servicios de calibración de los sistemas, entrenamiento de personal, repuestos y todo apoyo logístico necesario para transferir ambos buques a la Marina turca en perfecto estado operacional.

Cabe mencionar que la Marina de Turquía cuenta actualmente con siete de estas unidades, confirmando la intención de ese país en reforzar las capacidades de guerra antisubmarina.

Las unidades que probablemente sean vendidas son el USS *Estocin* (FFG-15) y *Samuel E. Morison* (FFG-13).

Estas fragatas construidas a principio de los ochenta, son muy versátiles y se hallan adecuadamente dotadas para guerra antiaérea y guerra antisubmarina; sin embargo sus detractores critican el hecho de que su artillería principal se halle limitada a un montaje de 76 mm y que la planta propulsora sea muy costosa de operar.

ACTUALIDAD NACIONAL

Gustavo Ramírez Samamé

EJERCICIOS CONJUNTOS ENTRE LA MARINA DE GUERRA Y LA ARMADA FRANCESA

El 12 de enero arribaron a nuestro país el portahelicóptero *Jeanne D'Arc*, comandado por el capitán de navío Jérome Régnier y la fragata *George Leygues,* al mando del capitán de fragata Xavier Rebour. Ambas unidades pertenecientes a la Armada Francesa realizaron ejercicios conjuntos con unidades de nuestro país.

Los ejercicios se iniciaron a la altura de la isla San Lorenzo a 50 kilómetros mar adentro, empezándose las maniobras con una trasferencia de carga ligera de un buque a otro, entre las naves visitantes y la fragata B.A.P. *Carvajal.*

La pericia de los franceses se evidenció al ejecutar la maniobra de plataforma, en ella las unidades aeronavales de ambas Armadas alternaban aterrizajes en sus cubiertas o se alineaban milimétricamente para realizar un ficticio intercambio de combustible, en otras simulaban que esquivaban submarinos o que los atacaban. El B.A.P. *Carvajal* realizó también un exitoso despliegue de su poderío bélico en un operativo denominado "Passex" que incluyó tres ejercicios en la mar.

El portahelicópteros francés *Jeanne D'Arc* pesa 13 mil toneladas, posee seis misiles Exocet y consta de 637 tripulantes en el que se incluye a 25 oficiales mujeres. Tiene 40 años de antigüedad y es utilizado en actividades académicas, así como para ayuda humanitaria, mientras que la fragata antisubmarina *George Leygues* alberga a 180 ocupantes y sirve para lanzar torpedos a objetivos submarinos.

Luego del operativo los buques franceses continuaron su travesía a Valparaíso, Montevideo, Salvador de Bahía y Africa hasta llegar a su natal Breast, el 2 de mayo, finalizando así su recorrido de seis meses.

Durante su estancia la tripulación de ambos buques realizó visitas protocolares a las diferentes dependencias navales, en donde departieron con sus homólogos peruanos.



El mar de Grau fue escenario de ejercicios combinados entre la Armada Francesa y la Marina de Guerra del Perú.

FUERZA NAVAL DEL PACÍFICO EFECTUÓ ENTRENAMIENTO OPERACIONAL

Tomando como área de operaciones el Callao, entre el 18 y 26 de febrero participaron del Primer Entrenamiento Operacional en la mar correspondiente al presente año. Entre las unidades que formaron parte de los ejercicios se hallan, el B.A.P. *Almirante Grau,* B.A.P. *Carvajal,* B.A.P. *Villavisencio,* B.A.P. *Montero,* B.A.P. *Mariátegui,* B.A.P. *Santillana,* B.A.P. *Herrera,* B.A.P. *Sánchez Carrión,* B.A.P. *Angamos,* B.A.P. *Antofagasta,* B.A.P. *Islay,* tres pelotones de Operaciones Especiales, y tres elementos del Grupo de Salvamento, una aeronave de exploración B-200, un helo AB-212 y un SH-3D.

Con estos ejercicios, el personal al mando del Comandante de la Escuadra, contralmirante Jorge Montoya Manrique, supervisó la ejecución del entrenamiento que estuvo bajo el Comando del Grupo de Tarea 70.1 y del Comandante de la Flotilla de Superficie 1, capitán de navío John Campbell Chichizola.

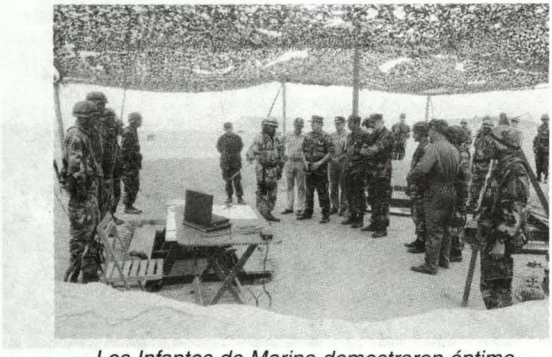
A bordo de las unidades, se realizaron ejercicios orientados a tareas de guerra antisubmarina, electrónica, antiaérea, antisuperficie, maniobras, comando, control y comunicaciones, cumpliéndose con los objetivos propuestos por la Comandancia General de Operaciones del Pacífico.



Como parte del 1er. Entrenamiento Operacional se realizaron ejercicios orientados a diferentes tareas de guerra.

OPERATIVO FEBRERO IMAP

Demostrando su alta preparación, durante el operativo denominado "Febrero", la Brigada Anfibia de Infantería de Marina realizó en la Quebrada Inocente de Ancón el disparo de un misil tierra-aire *IGLA*, el cual logró alcanzar una alta precisión en el objetivo señalado.



Los Infantes de Marina demostraron óptimo desempeño en el operativo Febrero.

Una vez más los infantes de marina comprobaron el óptimo desempeño en el manejo de 4 baterías, conformadas cada una con su respectiva pieza de artillería u obús de 122 mm. Durante el ejercicio se dispararon 8 tiros con proyectiles autopropulsados, alcanzando una distancia de 12 kilómetros.

En el ejercicio se presenció la participación de vehículos *BMR* y *VR* (*Chaimite*) apoyados por sus armas orgánicas (ametra-

Súper Depósito



Siguen entrando a nuestra bóveda. El próximo puede ser usted.

Puede llevarse hasta S/. 100,000 semanales. Para ello, el ganador del sorteo semanal elegirá una de las 4 cajas que contienen 25, 50, 75 y 100 mil soles en efectivo respectivamente.
Además sorteamos 5,000 regalos especiales cada mes.

Si abre o cambia su CTS a CTS Súper Depósito, también participa en los sorteos.

Todo, ganando ALTOS INTERESES.

BBVA Banco Continental

Para mayor información llame a la Línea Continental: 595-0000 o visite nuestra página web: www.bbvabancocontinental.com

Premio máximo en la bóveda: S/. 100,000. Por cada CUENTA usted tendrá una opción que irá acumulándose cada día que usted permanezca en el Súper Depósito. Participan todos los depósitos vigentes al día útil anterior a la realización de los sorteos, en presencia del Notario Público y Representante del Ministerio del Interior. Depósitos cubiertos por el Fondo de Seguro de Depósitos hasta por un monto de S/. 66,782.

R.D. 336 - 2002 - IN - 1501

EURO RSCG

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ
Av. Salaverry 2487 San Isidro Telfs.: 4221861
Fax 4227838 LIMA 27 - PERÚ

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERÚ

SEGUNDA PARTE

LA OBRA ENCICLOPÉDICA MÁS COMPLETA Y AUTORIZADA SOBRE NUESTRA COMPLEJA E INTENSA ACTIVIDAD MARÍTIMA



PROMOCIÓN ESPECIAL PARA PERSONAL DE MARINA

RECIBA DIEZ LIBROS SIN CUOTA INICIAL, SIN INTERESES EN OFERTA ESPECIAL
OFERTA PARA PERSONAL DE MARINA US$ 230.00
PARA PERSONAL CIVIL US$ 270.00 AL CONTADO.

GRADO ..... NOMBRE .....
CIP ..... TELF. ..... TELF/FAX .....
DOMICILIO .....
CENTRO DE TRABAJO .....

ANEXO MI ÚLTIMO SOBRE DE PAGO DEMOSTRANDO
MI CAPACIDAD PARA LOS DESCUENTOS.

LUGAR Y FECHA .....

FIRMA DEL SUSCRIPTOR

.....

INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTÓRICO-MARÍTIMOS DEL PERÚ

.....

lladoras y cañones antitanque de 81 mm, los mismos que conquistaron un objetivo simulado ubicado en la zona denominada Pampa Canario.

La Brigada Anfibia estuvo conformada por los Batallones de Infantería n.°1 y n.°2 "Guarnición de Marina" y "Guardia Chalaca", el Batallón de Comandos, Batallón de Vehículos Tácticos y el Agrupamiento de Apoyo al Combate. Durante este operativo, las unidades de la Brigada Anfibia se entrenaron en técnicas y tácticas de operaciones ofensivas terrestres, diurnas y nocturnas, apoyo de fuego, operaciones mecanizadas, entre otras, estableciéndose como finalidad, lograr familiarizar a los nuevos Comandos y Unidad con el personal a sus órdenes y con la nueva organización de las unidades recientemente fusionadas.

Es de destacar la visita del Comandante General de Operaciones del Pacífico, vicealmirante José Noriega Lores, en el marco del operativo desarrollado desde el 18 al 21 de febrero.

XIII EXPEDICIÓN DEL *HUMBOLDT* HACIA LA ANTÁRTIDA

El 11 de enero se llevó a cabo la ceremonia de despedida a los integrantes de la décima tercera expedición científica a La Antártida, quienes arribaron al continente blanco a bordo del buque B.I.C. *Humboldt.*

En esta oportunidad, la conducción de la expedición estuvo a cargo del Ejército, responsabilidad que mereció palabras alentadoras del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Diego García Sayán.

A la ceremonia asistieron los Jefes de Estado Mayor General de las tres Fuerzas Armadas, general de división EP. José Huertas Torres, vicealmirante Humberto León-Rabines y teniente general FAP Jorge Kisic Wagner.

El retorno será el 10 de marzo. Hasta esta fecha, los científicos peruanos habrán concluido con éxito los trabajos de investigación que se han trazado, así como participar en una serie de tareas científicas con sus similares de Alemania, Ecuador, Dinamarca, India, Israel y República Checa.



El B.I.C. Humboldt *en esta oportunidad realizará principalmente estudios sobre el medio ambiente.*

Curso de Estrategia para la Defensa y Administración de Crisis (CEDEYAC)

Contralmirante (r)
Juan Rodríguez Kelley

En el año 1995, en la reunión de los Ministros de Defensa del continente llevada a cabo en la ciudad de Williamsburg, en los Estados Unidos de Norteamérica, entre uno de los puntos que se acordaron fue el de mejorar el diálogo entre civiles y militares sobre los temas relacionados al área de defensa, para un mejor conocimiento de ellos.

Así, en los EE.UU. durante el año 1997, el Departamento de Defensa para este propósito toma la decisión de crear un Centro de Estudios Hemisféricos para la Defensa (CDHS), el cual se encuentra dentro de la Universidad Nacional de Defensa, nombrando a cargo del mismo a la Dra. Margaret D. Hayes hasta la actualidad. Las primeras sesiones se inician en el año 1998, y en la actualidad hay una cantidad aproximada de 47 participantes peruanos que hasta la fecha han seguido estos cursos.

Es así que en septiembre del año 2000 durante el curso de Planeamiento y Administración de Recursos para la Defensa realizada en el Centro de Estudios Hemisféricos de la Defensa (CHDS), en Washington D.C. dos participantes peruanos al terminar la conferencia sobre comunicaciones y relaciones públicas, motivados con el tema y la importancia de divulgarlo en el país conversaron con el expositor para ver la posibilidad de realizar en un futuro cercano un seminario sobre el tema en Lima, Perú y si él estaría dispuesto a viajar y participar en este evento, obteniendo una respuesta afirmativa al interesarse y comprender la importancia de difundir este tema ante un auditorio de civiles y militares.

Como quizá muchos recuerden, a los pocos días fue difundido ante la prensa nacional y extranjera el vídeo en que el principal asesor presidencial entregaba dinero a un congresista para que cambie de agrupación política, lo que desencadenó una serie de acontecimientos, incluida la fuga del Presidente, su destitución y la apertura de una suerte de "caja de Pandora" sobre la corrupción organizada en su gobierno que involucraba a civiles y militares, por lo que se puede concluir que el período no fue el más propicio para la realización de seminarios sobre el tema.

Sin embargo, la idea siempre quedó en estos ex alumnos del CHDS y fue motivo de conversaciones con otros compatriotas, que se interesaron por el tema y por las en-



señanzas del centro, sobre todo por la metodología empleada, nueva en nuestro medio, donde se aplicaba la discusión grupal y la formación de un equipo de trabajo multidisciplinario que motivaba a profundizar en los temas y enriquecer los nuevos conocimientos. Esta nueva técnica de enseñanza, así como los conocimientos que se imparten en el CHDS, entrelazados con la situación política del Perú donde las relaciones entre civiles y militares pasaban por un momento de profunda crisis, hizo ver la urgente necesidad de hacer algo para integrar a la sociedad uniformada y sin uniforme. Una forma era la académica, qué mejor que los civiles conozcan más sobre seguridad y defensa, que conozcan cuál es el rol político que les corresponde y cual es el rol de sus Fuerzas Armadas. Es durante este período que la semilla de "John Apple Seed" (se hace referencia a una historia de los EE.UU., relacionada a explicar la presencia de tal cantidad de sembríos de manzanos en la zona central de los EE.UU., y según el relato se lo deben a "Juanito siembra manzanas ", al preocuparse de ir arrojando por donde recorría semillas de manzanas, por esto, gracias a él, esta parte del país cuenta con tantos árboles de manzana, expresión que la Dra. Hayes emplea siempre para alentar a la divulgación de los conceptos enseñados en el Centro que ella dirige), comienza a germinar y nace la idea de hacer en Lima un curso similar al dictado en Washington.

Algunas de las personas con las que se conversa se interesan por el tema y de la importancia que tiene para nuestra sociedad, envían sus solicitudes de inscripción y son aceptadas siguiendo el curso en el

CHDS (Centro de Estudios Hemisféricos de Defensa, en Washington), a mediados de año 2001, con un interés adicional que es ver en detalle cómo aplicar la metodología y el rol de los facilitadores.

Aquí para los que no han tenido el privilegio de pasar por el CHDS explicaré brevemente a qué se refiere este sustantivo; el grupo escogido para seguir el curso es dividido en grupos de discusión y trabajo, cada grupo conformado por un promedio de doce participantes de diversas profesiones y cada grupo cuenta con un facilitador; este último es la persona encargada de crear la unidad del equipo de trabajo, analizar las personalidades de sus miembros para que todos puedan participar en igualdad y actuar como moderador durante las discusiones estableciendo los límites para que el grupo se mantenga focalizado en el tema.

Volviendo al tema principal de este artículo, los ex cursantes interesados en hacer algo similar, en su mayoría eran Oficiales de Marina y trabajaban en la Escuela Superior de Guerra Naval, iniciaron conversaciones con diferentes organizaciones académicas exponiendo sobre el proyecto que tenían en manos y la idea de realizar un primer curso al principio de la primavera del año 2001, ya que siempre se tuvo la idea de que el esfuerzo del desarrollo de este curso sea compartido con otras entidades académicas de prestigio; previamente se había discutido durante muchas horas la composición curricular y como conducirlo no a tiempo completo como se realiza en el CHDS, si no por las tardes después del trabajo, pensando que los cursantes de este curso tendrían obligaciones laborales de distinto tipo. Una primera decisión adoptada fue que sea un curso integral, que requiera de lecturas previas de forma tal que se pueda discutir ampliamente el tema después de cada conferencia, estuvimos contrarios a hacer un cursillo tipo seminario, donde al final los conocimientos fueran efímeros, esto nos llevó inicialmente a tener un curso de ochenta horas entre teoría y discusiones, es decir dos meses y medio. La primera reacción de nuestras partes civiles fue que no lo veían viable, eran pocas las personas que se comprometerían a seguir un curso tan largo, lo ideal era hacer un curso de un fin de semana en algún hotel fuera de Lima, encontramos dos problemas el primero, que eso no era lo que queríamos y el segundo, que eso requería de un financiamiento o cobrar por el curso, situación que habíamos desestimado en las conversaciones iniciales.

En este punto comprendimos algo importante, los que habíamos seguido el curso en Washington D.C. pensábamos diferente de los demás, pues teníamos claro la metodología empleada con nosotros y como queríamos que sea nuestro curso, que vaya tomando cuerpo a medida que pasaban las semanas, que los participantes se vayan integrando en un equipo donde se acepten mutuamente sus ideas y se amalgamen sus personalidades y eso no podía hacerse en un fin de semana. Cambiamos de estrategia y decidimos pedir apoyo al alto mando naval para realizar el curso, desde un principio nuestra idea fue aceptada con beneplácito y de esta forma lo planteamos a nuestros amigos civiles comprometiéndolos para realizar este primer curso en forma

conjunta, donde cada uno colabore en la medida de sus posibilidades a su realización. Es así como inicial y oficialmente se unieron a este proyecto CENTRUM de la Pontificia Universidad Católica del Perú, con el apoyo del vicealmirante Fernando D'alessio y el contralmirante Alfredo Graham la facultad de Derecho de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, a través del Dr. Sardon, el Consejo de la Prensa Peruana con el apoyo del Sr. Enrique Zileri, Sra. Kela León y la Srta. Mónica Veco y el Instituto de Estudios Políticos Estratégicos (IDEPE) a través del Dr. Enrique Obando y del capitán de fragata (r) Jorge Ortiz.

Otro punto importante y que cronológicamente se inició un poco antes, fue las conversaciones y el apoyo del CHDS; cuando les contamos nuestra idea les pareció fabulosa y estuvieron siempre abiertos a apoyarnos en todo lo que estuviera a su alcance para el éxito de este proyecto, creo que estuvieron sorprendidos del corto tiempo que había para la fecha de inicio y quizás dudaron que lo lograríamos, pero nunca hubo una voz de desaliento al contrario siempre fueron positivos absolutamente en todo bajo la idea directriz de "keep it simple" (manténganlo simple) y aquí entran en acción nuestros amigos del Grupo Consultivo y de Ayuda Militar de la Embajada de los Estados Unidos en el Perú, ellos consiguieron a través del SOUTHCOM los fondos para que la Directora del CHDS y dos miembros de su planta académica viajen al Perú para el dictado de cinco conferencias, integrándose a este proyecto como copatrocinadores colaborando y acompañándonos durante esta experiencia.

Definimos la misión y los objetivos principales del curso y completamos el diseño del plan curricular que ya no fue muy complicado, pues teníamos como base el curso regular del CHDS que nos permitió rápidamente diseñar la estructura en módulos por cada tema a tratar. En el curso regular dictado en EE.UU. se realiza conjuntamente con la parte teórica un ejercicio práctico al que denominan "Tabula Rasa" como dicen en su presentación por provenir del vocablo latín, mesa limpia o vacía o por Salvador Raza un miembro de su planta académica y capitán de navío de la Armada del Brasil quien fue uno de los creadores, este ejercicio consiste en crear un país hipotético basándose en una situación inicial geográfica, estratégica, política, económica, militar y social ficticia pero real que tiene amalgamada los problemas comunes de los países americanos, sobre esta base cada grupo de trabajo diseña su país es decir, le da nombre, define sus intereses y objetivos nacionales, amenazas y retos. Con estas definiciones establece su política de defensa y su organización para después administrar su presupuesto con recortes gubernamentales y programas de adquisiciones. Los ex cursantes coincidimos en que el ejercicio era fundamental, el alma del curso y decidimos copiarlo casi en su totalidad, modificando algunos datos para hacerlo ligeramente más parecido al Perú, pero sin que sea igual pues el trabajo debería ser creativo y no copia de situaciones o datos existentes.

El curso que se dicta en los EE.UU. es para participantes de todos los países americanos, por lo que su contenido al tratar

materias de defensa y seguridad es genérico, no se hace referencia a ningún país en particular sin embargo, siempre hay un ligero sesgo norteamericano donde se induce los principios democráticos, la economía liberal, la igualdad de poderes y las funciones del congreso en sus relaciones y control de las Fuerzas Armadas. Nuestro curso está dirigido solo a peruanos y en un principio se pensó hacerlo completamente adecuado a la realidad nacional, pero supusimos que este marco nos podría llevar a discusiones políticas y legales que harían que el curso se pueda salir de los objetivos trazados y decidimos continuar con el enfoque internacionalista con algunas exposiciones específicas de nuestra realidad nacional como el caso del Sistema de Defensa Nacional.

El Sistema de Defensa Civil, los medios de comunicación y las Fuerzas Armadas y las funciones y relaciones del congreso con las Fuerzas Armadas. Alguien quiso darle un valor agregado al curso y propuso que se incluyera un ejercicio de administración de crisis para que los participantes en un juego de roles de los miembros del Consejo de Defensa Nacional tomaran decisiones ante una crisis de carácter internacional que podría demandar el empleo de las Fuerzas Armadas y que esto podría realizarse en el Centro de Entrenamiento Táctico un día sábado, este ejercicio nos permitiría en un corto período de tiempo demostrar a los participantes lo complejo que es la interacción de los diferentes organismos gubernamentales y lo que demanda el empleo de las Fuerzas Armadas. Inmediatamente apareció otra idea de hacer lo mismo con una emergencia de carácter interno como un Tsunami o fenómeno del Niño que nos permitiría de una manera práctica hacer ver cómo trabaja el Sistema de Defensa Civil en emergencias, para lo cual contamos con la colaboración del Jefe del Sistema de Defensa Civil contralmirante Juan Podestá, del capitán de navío Arístides Mussio y del capitán de fragata (r) Aldo Olcese. Todos estuvimos de acuerdo que lo podíamos hacer pues teníamos alguna experiencia en el desarrollo y conducción de juegos de guerra y esta adición, al plan de estudios lo haría más atractivo pues que yo sepa, nunca en el Perú civiles habían participado en este tipo de ejercicios. Estos permiten mostrar a los civiles participantes en el curso, lo complejo que resulta el manejar los dos tipos de crisis y lo importante de conocerlas para su mejor análisis y entendimiento.

También se consideró importante emplear algunos sábados para realizar visitas a algunas dependencias de la Marina, porque considerábamos que eran pocos los civiles que tenían la oportunidad de visitar dependencias de las Fuerzas Armadas y poder ver qué es lo que se hace en ellas, estas visitas permitirían integrarnos más, al poder constatarse el profesionalismo de nuestras Fuerzas Armadas en su trabajo diario. Planificamos efectuar tres visitas que incluyan un almuerzo típico de nuestras cámaras, esta iniciativa fue aceptada con mucho entusiasmo por nuestra Marina y se programó visitar una unidad de superficie, un submarino, la Aviación Naval, la Dirección de Hidrografía y la Escuela Naval

En este punto estábamos a un mes de la fecha de inauguración planeada, presentamos el plan curricular a nuestros amigos copatrocinadores que consistía de veinte sesiones de cuatro horas cada una, para su

opinión, cada día tenía dos conferencias de una hora cada una, un descanso para luego pasar a un período de discusión grupal y finalizar con un corto tiempo para exponer sus conclusiones. A todos les pareció un plan integrado y dinámico, entre ellos el CHDS al que le pedimos su participación en algunos temas específicos como el marco conceptual de la política de seguridad y defensa, el tema de la logística militar, presupuesto, operaciones multinacionales y control y supervisión del congreso al sector defensa, así como la participación de la Directora en la inauguración y clausura de nuestro curso que aún no tenía nombre. Todos lo copatrocinadores nos apoyaron para el dictado de las conferencias de temas específicos como seguridad y defensa, políticas y estrategias, contexto nacional e internacional, relaciones civiles militares, la profesión militar, naturaleza y ética, medios de comunicación y Fuerzas Armadas, logística empresarial, relaciones interministeriales y el del Congreso del Perú en la seguridad y defensa nacional, completando entre nosotros el dictado de las conferencias relacionadas directamente a las Fuerzas Armadas, los ejercicios de "Tabula rasa" y los ejercicios de administración de crisis. Es importante mencionar que no teníamos presupuesto para pagar a nuestros expositores y todos comprometidos con este ideal lo hicieron ad honorem, sólo por colaborar en este campo tan importante y tan descuidado, que es el de impartir conocimiento y experiencias a nuestros compatriotas civiles que se interesan por el tema apasionante y complejo de la defensa.

Nos quedaban dos temas importantes, el primero, qué nombre darle a este curso y el segundo, cómo conseguir los participantes. Sobre el nombre se discutieron muchos, entre ellos, el de gerencia para la defensa, seguridad y defensa nacional, quedando al final el de Dirección Estratégica para la Defensa y Administración de Crisis al que se le puso las siglas de CEDEYAC.

Uno de los puntos importantes para aplicar la metodología de discusión grupal es que los miembros del grupo sean de diferentes profesiones, de forma que cada uno con su bagaje académico y de experiencia profesional contribuyera en la discusión desde su perspectiva. Cada grupo en teoría debería contar con dos abogados, un diplomático, un académico, un economista, un ingeniero, un sociólogo, tres oficiales de las Fuerzas Armadas y un oficial de policía, esta distribución nos permitiría obtener el matiz profesional deseado. Para lograr esto se decidió que el nombramiento de los participantes sería de la siguiente manera; los copatrocinadores podrían invitar uno o dos personas al curso, por otro lado se enviarían invitaciones por oficio al Ministerio de Defensa (tres civiles), al Ministerio de RREE (tres funcionarios), al Ministerio del Interior (tres coroneles PNP), la CONFIEP (dos invitados), del Colegio de Abogados (dos invitados), de las tres FF.AA. asistirían tres representantes por instituto del grado de capitán de navío y/o equivalentes. Esto para permitir dividir el total de 42 participantes en el curso en tres grupos multidisciplinarios de 13 cada uno.

Establecidos los programas, expositores, participantes y actividades a desarrollar, se inició el primer curso de CEDEYAC el 2

de octubre del año 2001 (en el local del Centro Naval de San Borja). Durante este primer curso las experiencias vividas en el desarrollo del mismo han sido tan variadas e interesantes, que se podría escribir páginas sobre ellas, desde la participación en clase, las preguntas, las discusiones de grupo, la calidad de los expositores, las vivencias y expresiones en las visitas realizadas, los trabajos presentados y sobre todo un aspecto muy importante ha sido la respuesta de los propios participantes al curso, ese entusiasmo expresado durante los dos meses y una semana vividos de forma cercana, nos ha demostrado que la idea original de la ejecución de este curso ha dado fruto.

El primer curso fue clausurado el 7 de diciembre del 2001, habiendo finalizado el curso un total de 36 participantes.

Al llegar a este punto de este relato, hay una anécdota histórica que quisiera compartir con todos y es que por razones políticas en este proyecto que duró seis meses (junio-diciembre 2001) participaron tres Comandantes Generales de la Marina, cada uno de ellos al informarse de la idea, de los objetivos trazados y del desarrollo del curso siempre nos alentaron y apoyaron para que continuemos en esta tarea de fortalecer las relaciones entre la sociedad y su Fuerzas Armadas y qué mejor que a través del conocimiento de los distintos roles que a cada uno le corresponde en el campo de la seguridad y defensa nacional.

Algunos ex alumnos del CHDS y del CEDEYAC motivados por la forma como se condujo el curso en el Perú, de la importancia de darle continuidad en el tiempo y de fomentar la participación activa de civiles en temas relacionados a la seguridad y defensa se han integrando en una asociación civil sin fines de lucro a la que han denominado Centro de Estudios Estratégicos en Seguridad y Defensa (CEEDS) creada el 25 de octubre del 2001, que tiene como fin estudiar, investigar fomentar la difusión y ejecutar proyectos en temas relacionados a la seguridad y defensa nacional, orden interno, asuntos políticos y estratégicos con la finalidad de capacitar y fomentar el diálogo y las relaciones entre civiles y militares.

Para el año 2002 se han programado dos cursos similares al dictado el año pasado, los cuales se llevarán a cabo el primero entre los meses de abril a junio y el otro de agosto a octubre. Adicionalmente, para fomentar la unión y camaradería que existe entre ex alumnos del CHDS y del CEDEYAC y continuar reuniéndonos aprovechando el tiempo para incrementar nuestros conocimientos, se han programado conferencias mensuales sobre diversos temas de actualidad relacionados a la seguridad y defensa.

Confiados que la labor que se está llevando a través de estos cursos, permite mejorar la relación entre civiles y militares, nos sentimos orgullosos de ofrecer a la sociedad este pequeño esfuerzo que contribuya al mejor conocimiento de temas de defensa entre nosotros.



Capitán de Navío José Valdizán Gamio: Un Señor Oficial de Marina

Contralmirante (r)
Federico Salmón De La Jara

En noviembre de 1982, la Asociación de Ex-Cadetes Navales del Perú, ejemplar Institución afin a nuestra Marina, tuvo el acierto de publicar el libro "Ex-Cadetes Navales del Perú" de Jorge Ortiz Sotelo, dedicándolo simplemente, "……..a los Ex-Cadetes". Excelente idea y significativo homenaje a ochenta y tres promociones (1899-1982) de cientos de entusiastas adolescentes que escogieron la noble profesión del mar. Hoy, son veinte promociones más las que integrarían tan honrosa lista. En la página 343 del libro figura la promoción 1935, constituida por veinte nuevos cadetes. Entre ellos, está el cadete *José Valdizán Gamio,* en la siguiente página, se registra la promoción 1935 A con cincuenta nombres más.

No hay razón, ni sería justo atreverse a calificar a cada una de las promociones que en la historia de nuestra Alma Máter ocuparon sus aulas. Sí es común en la larga añoranza, proclamar que "nuestra promo" fue la mejor de todas. Conforme transcurren los años, el servicio a bordo o en tierra nos da la oportunidad por normal circunstancia, de conocer y tratar más a determinados oficiales de mayor o menor antigüedad que la nuestra. Así tuve el privilegio de trabajar con gran parte de los componentes de la citada promoción. Unos en buques de superficie y otros, creo que la mayoría, en las unidades de la División y Flotilla de Submarinos. Fue aquella una brillante promoción y guardo el mejor recuerdo de cada uno de ellos. Ya en el retiro, ellos y yo, continuamos con parte de sus integrantes reuniéndonos en horas de trabajo y reafirmo mi concepto sobre su calidad moral y profesional. Tan sólo ocho años nos separaron y son muchos años más los que nos siguen uniendo. Creo que aquí reside la mayor virtud y factor de poder de nuestra Marina.

En diciembre de 1945, el Tte. 2do. José Valdizán Gamio egresó de la Escuela de Submarinos integrándose a las dotaciones de los legendarios *R* y más tarde a los otros tipos de submarinos de la Flotilla, llegando a alcanzar el comando de los B.A.P. *R-4*, *Casma* e *Iquique.* Extendió su vocación a las profundidades del mar especializándose en buceo y salvataje hasta ejercer el cargo de Jefe de la División de Buceo y Salvataje del Servicio Industrial de la Marina. El 28 de diciembre de 1973, después de treinta y ocho años de impecables servicios y a su solicitud, pasó a la situación de retiro.

Durante el largo período desde alférez de fragata hasta capitán de navío, dio amplias pruebas de su señorío, capacidad profesional y total entrega al deber en distintos buques de la Fuerza del Pacífico y del Nor Oriente, donde comandó los B.A.P. *Amazonas* y *Ucayali.*

La Escuela Naval, la Defensa Naval de Costas en Talara, el Centro de Entrenamiento Naval, la Secretaría de la Comandancia General de Marina, la Comandancia de la Flotilla Antisubmarina y otras importantes actividades en el servicio fueron testigos de su recia personalidad y alto sentido del deber. En el extranjero (EE.UU.), siguió cursos de especialización y fue distinguido Agregado Naval de nuestra Embajada en España.

He tratado de sintetizar la carrera de un brillante Oficial de Marina que unió a su impecable foja de servicios otras actividades y méritos que distinguieron a ese gran señor que fuera José Valdizán Gamio. Apasionado por la historia, ocupó lugar de honor entre los hombres de su generación. La biblioteca del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú guarda celosamente una amplísima bibliografía de su intensa labor en el campo de la historia y de las tradiciones navales. Son realmente muchos los libros, trabajos de investigación, artículos en la *Revista de Marina*, del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, medios de prensa y conferencias sobre el acontecer de nuestro mar que escribió y dictó desde sus primeros años de oficial.

Tomaría mucho espacio dentro de los límites de este artículo el comentar cada uno de los títulos bajo su firma, juzgo que al lado de Julio J. Elías y Fernando Romero y entre los años del llamado "Cuerpo Único" a partir de 1918, Valdizán constituye el grupo medular de oficiales de Historiadores en la Marina del Perú y en tal condición fueron ejemplo y guías de connotados oficiales que en estos últimos años están demostrando su vocación, cariño y entrega al campo de la historia. Cuando en el mes de octubre de 1973, se creó el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la Resolución Ministerial que aprueba sus estatutos señala a los diez Miembros de Número civiles encabezados por el ilustre ex-Presidente de la República, Dr. José Luis Bustamante y Rivero y los doce oficiales de Marina, que como Miembros de Número iniciarían las actividades del Instituto y con ello nuestra Historia Marítima. El capitán de navío (r) José Valdizán Gamio ocupó con todo derecho su lugar en tan honrosa selección.

Ya diez años antes, formando parte de la Comisión para escribir nuestra Historia Marítima, fue parte del esfuerzo inicial. Hay un aspecto muy trascendente en la trayectoria de Valdizán a lo largo de su carrera. Sus excelentes libros denominados *Tradiciones Navales Peruanas* (Pañol de Anécdotas) constituyen un admirable trabajo en beneficio de la tradición como fuente vital para el conocimiento del acontecer en nuestro mar y el paso de sus hombres. Como lo expresara al introducir el primer volumen, el propio autor, "constituyen en base a una antología estrictamente subjetiva diversos episodios navales relacionados en su mayoría, con hechos históricos de la vida de nuestra Marina de Guerra", Hermann Buse de la Guerra, aquel extraordinario maestro de la historia y de la cultura diría a manera de prólogo en el diario *El Comercio*... "hurgador de la historia y diestro a la hora de co-

ger la pluma Valdizán en años de trabajo, ha reunido cerca de medio centenar de tradiciones, en las que los tiempos, los personajes y los acaeceres cambian, pero el común denominador se mantiene el mismo: EL MAR...".

Admirador de nuestro primer tradicionista, Don Ricardo Palma, el estilo de sus anécdotas continúa presente en cada una de sus relatos. Ellas forman parte de nuestro acervo histórico y han dado la partida a nuevos jóvenes autores, oficiales de Marina, que últimamente dieron lustre a nuevas publicaciones dedicadas a la historia y al aspecto anecdótico. Ellas son ya parte de nuestra historia. El Museo Naval del que fuera su director es otra prueba del esfuerzo incansable de José Valdizán. Su ejemplo ha mantenido el prestigio de uno de los mejores museos de nuestra Patria.

A modo de sincero homenaje, quiero repetir la historia anecdótica de mi último encuentro en la mar con el capitán de navío José Valdizán Gamio. El 8 de octubre de 1960, pocos meses después del arribo al Callao del segundo buque insignia, el B.A.P. *Almirante Grau* (Ex HMS *Newfoundlan*) la Marina que dirigía un señor Ministro, el almirante Guillermo Tirado Lamb, y comandaba otro gran almirante, Juan Francisco Torres Matos, organizó una gran Revista Naval en aguas del Callao, con la participación de toda la Escuadra y en presencia a bordo del señor Presidente de la República. Dr. Manuel Prado Ugarteche, señores Ministros y más altos representantes de los poderes del Estado se llevó a cabo una impresionante demostración de la capacidad profesional y estado de entrenamiento de nuestras Fuerzas Navales. En forma impecable cada unidad cumplió con las tareas asignadas ante la admiración de cientos de peruanos y durante varias horas los buques de superficie, aviación naval y submarinos ejecutaron la operación asignada. El tronido de varias salvas de las torres de 6, los ejercicios tácticos de los destructores y fragatas, el despegue y regreso a bordo de los helicópteros de la Fuerza Aeronaval y demás ejercicios programados fue innegable demostración de capacidad y preparación de nuestra Escuadra del Pacífico. El último evento consistió en un problema de ataque de seis submarinos sobre el buque insignia protegido por una cortina antisubmarina. Ante el verdadero asombro de los cientos de testigos, dos torpedos, uno bajo el puente de navegación y el segundo por debajo de las chimeneas hicieron perfecto "blanco" sobre el B.A.P. *Almirante Grau* sin haber sido detectado ni avistado el periscopio del B.A.P. *Iquique*. Su Comandante, el capitán de fragata José Valdizán. En el puente quien escribe estas líneas al mando "del buque hundido" sintió una de sus más inolvidables satisfacciones y el recuerdo emotivo de muchas otras horas bajo las mismas aguas con el eficiente Comandante.

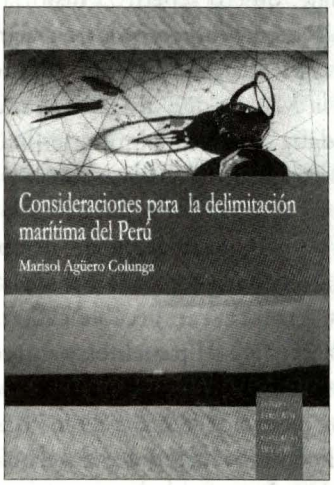
No termina acá la reducida semblanza del Comandante Valdizán. En el deporte del tiro de guerra, fue campeón en el concurso individual, con el máximo porcentaje en el campeonato de cadetes de las escuelas militares del Ejército, Marina, Fuerza Aérea y Policía. Ganó el premio Gildemeister, máximo campeonato nacional, el 30 de octubre de 1960; fue subcampeón mundial de tiro con arma de guerra en tres posiciones, realizado en Río de Janeiro (1961) quedando a solo tres puntos del récord mundial.

Señor, excelente esposo y jefe de familia, supo cumplir con todos los postulados que deben alcanzar los Oficiales de la Marina de Guerra del Perú.

Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

Agüero Colunga, Marisol
Consideraciones para la delimitación marítima del Perú
Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú,2001. 382 p.



Comenzamos el nuevo siglo con la conciencia de que un nuevo clima de armonía rige las relaciones con nuestros vecinos del norte y del sur, después de haber saneado los temas sobre las fronteras terrestres. Empero, algunos incidentes que se han suscitado en las aguas limítrofes con pescadores peruanos, nos recuerda que aún tenemos pendiente establecer los límites marítimos con Ecuador y Chile. Hasta el momento la fijación de nuestras fronteras marítimas no ha sido objeto de convenios específicos de delimitación, con ninguno de los dos países.

Desde 1954, en virtud del Convenio Especial Fronteriza Marítima, viene aplicándose la línea del paralelo geográfico como límite fronterizo de las zonas marítimas, lo cual resulta perjudicial para los intereses peruanos, pues dicha línea es inequitativa y da lugar para que se produzcan los lamentables accidentes que ya hemos visto con los pescadores peruanos. El embajador Arias-Schreiber observaba que una revisión detenida de cualquier carta geográfica sobre la que se hubieran trazado las líneas respectivas, revelaba en qué medida el límite del paralelo contraviene la equidad con relación al Perú y favorece exclusivamente a los otros dos países, al no permitirle al nuestro alcanzar las 200 millas, recortando por ende el ámbito de su dominio marítimo.

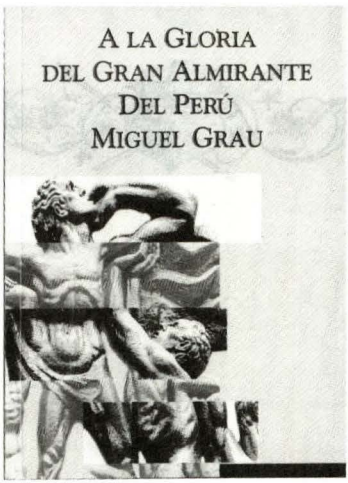
La vigencia de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar ha conllevado la necesidad de delimitar de manera precisa los espacios marítimos de los Estados ribereños, sin embargo el tema, como vemos, es relativamente reciente. Son pocos los expertos sobre la materia, aunque, podemos decir con satisfacción que el Perú cuenta con una especialista altamente capacitada, como es Marisol Agüero Colunga, diplomática de carrera, quien, en numerosas oportunidades internacionales ha representado al Perú en los temas de derecho del mar, política oceánica y delimitación marítima. Su tesis de graduación: *Delimitación Marítima del Perú con Ecuador,* le valió el

premio "Fundación Academia Diplomática del Perú".

El presente libro, concebido sobre la base de dicha tesis, era esperado con gran expectativa en los medios especializados, y viene a llenar un ostensible vacío en la bibliografía nacional. La obra contribuye a la difusión de un asunto de interés nacional y, desde ya, puede considerársele un verdadero manual para la delimitación marítima del Perú.

La autora sustenta que la práctica de aplicar el principio del paralelo geográfico que pasa por el punto más próximo al mar de las fronteras terrestres peruano-ecuatoriana y peruano-chilena, respectivamente, resulta perjudicial para el Perú, debido a que, por la orientación de su costa y de los perfiles que siguen los litorales de los Estados limítrofes, la proyección del límite del paralelo comporta un menoscabo sustancial del área marítima que correspondería al Perú si se aplicasen las normas previstas por el Derecho Internacional en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, a fin de lograr una delimitación equitativa para los tres países. La obra no se limita a plantear el problema, sino que presenta las opciones que ofrece el Derecho del Mar a nuestro país para revertir el status actual, en resguardo de los legítimos intereses nacionales.

Marina de Guerra del Perú, Dirección General de Intereses Marítimos
A la gloria del Gran Almirante del Perú Miguel Grau. 5ª. Ed.
Lima, L&C Negociaciones, 2001. 361 p. Ilus.



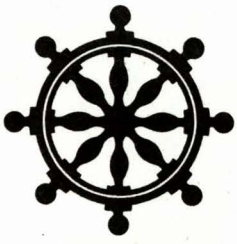
Veintitrés años después de haber visto la luz la primera edición, en el año 1978, esta obra conocida también como "Álbum Grau", es reeditada por quinta vez, en el primer 8 de octubre del nuevo siglo. Presenta la obra el contralmirante Edmundo Masías Astengo, Director de Intereses Marítimos .

El gestor de la idea primigenia de este homenaje al héroe de Angamos, el contralmirante (r) Fernando Casaretto Alvarado, en las "Palabras Liminares", nos revela los entretelones de la acuciosa investigación que demandó la preparación del libro. Esa primera edición aparecía ya enriquecida por fotografías del héroe y los personajes de su época, muchas de ellas desconocidas hasta entonces, como aquella en la que aparece un Grau sonriente, sosteniendo enternecido a su hijo primogénito, Enrique, y que le fuera proporcionada por don Óscar Grau Astete, nieto del héroe. En la actual edición no aparece ya esa foto, pero en cambio ofrece como novedad la reproducción de otras fotos originales de Grau, Elías Aguirre y Gárezon; asimismo, incluye la foto del mauso-

leo de la familia Viel en el Cementerio General de Santiago de Chile, donde descansaron los restos mortales de Miguel Grau hasta el año 1890.

En el capítulo referido a *Facsímiles*, se incluye el de un valioso documento que el Almirante Casaretto descubrió en Santiago de Chile, cuando se desempeñaba como Agregado Naval, se trata de la Carta de Instrucciones del Presidente de la República, general Mariano Ignacio Prado, que con fecha 15 de mayo de 1879, dirigía al capitán de navío don Miguel Grau, quien había sido encargado del mando de las dos divisiones navales que zarpaban con destino al puerto de Arica al iniciarse la campaña naval. Con referencia a los documentos oficiales y el epistolario que ofrece esta edición, se hace la advertencia de que los textos han sido revisados y tomados directamente de su fuentes primarias.

La edición que aparece ahora es la versión manuable del "Álbum Grau", en una pulcra presentación en la que destaca la excelente calidad del papel y una impecable encuadernación. La reproducción de las láminas ofrece gran fidelidad.




MARINA DE GUERRA DEL PERU